This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

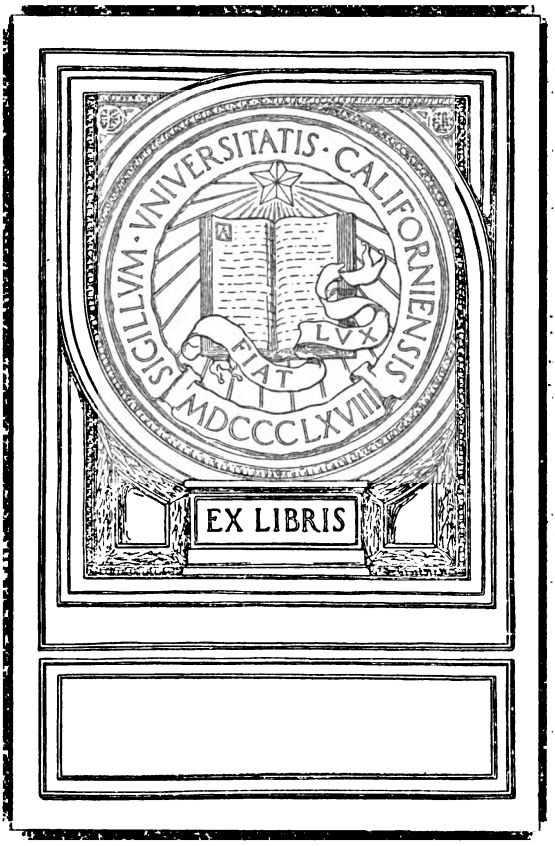
About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

J
211
R3
1878/79

UC-NRLF
B 3 432 649

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

1877

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA DEL INTERIOR.

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

DEL

MINISTRO DEL INTERIOR

PRESENTADA

AL CONGRESO NACIONAL

DE 1879.

SANTIAGO:

IMPRENTA NACIONAL, CALLE DE LA BANDERA, NUMERO 29.

1879.

Digitized by Google

T 11
R3
1874/79

Digitized by Google

Llamado a desempeñar el Ministerio del Interior poco mas de un mes ántes de abrir sus sesiones el Congreso i cuando la guerra en que el pais se halla comprometido reclama toda la atencion del Gobierno, me veo precisado a cumplir con el deber que el art. 88 de la Constitucion impone a los Ministros del Despacho sin haber adquirido un conocimiento cabal i completo del estado de los diversos ramos de la Administracion pública que corren a mi cargo i sin que el tiempo de que he podido disponer me haya permitido formar juicio acerca de medidas qué indicar i que importen mejoras de alguna entidad, que en estas circunstancias pudieran llevarse a efecto. Debo, pues, limitarme a esponer en resúmen los resultados obtenidos en esos diversos ramos del servicio como datos que ilustran para apreciar la marcha del pais, i a dar cuenta de las medidas de alguna importancia que en el curso del año se han dictado.

Principiaré por los ferrocarriles, el ramo mas importante de los que corren por este Ministerio, considerándolos bajo el doble punto de vista de empresa de trasporte i de fuente de entradas. Compararé los resultados del año 1878 con el precedente.

Segun los datos trasmitidos por los respectivos superintendentes, el movimiento de pasajeros en los años indicados fué:

M132644

Digitized by Google

	1877.	1878.	Disminuc.	Aumento.
En el ferrocarril de Santiago a Valparaiso de...	689,198	598,676	90,522	.....
En el ferrocarril de Santiago a Maule	433,191	404,488	28,703	.....
En el ferrocarril de Maule a Talcahuano i Angol				
Primera seccion de Maule a Chillan	.....	37,382	.....	37,382
Segunda seccion de Chillan a Talcahuano	128,628	137,733	.....	9,105
Tercera seccion de San Rosendo a Angol i los Anjeles	.....	13,780	.....	13,780
	1.251,017	1.192,059	119,225	60,267

Segun los mismos informes, la carga trasportada por dichos ferrocarriles, calculada en quintales métricos, fué:

	1877.	1878.	Disminuc.	Aumento.
En el ferrocarril de Santiago a Valparaiso de...	3.589,071	3.518,783	70,288	.....
En el ferrocarril de Santiago a Maule	1.420,927	1.362,329	58,598	.....
En el ferrocarril de Maule a Angol:				
Primera seccion de Maule a Chillan	.....	171,522	.....	171,522
Segunda seccion de Chillan a Talcahuano	554,295	651,049	.....	96,754
Tercera seccion de San Rosendo a Angol i los Anjeles	.....	211,681	.....	211 1,68
	5.564,293	5.915,364	128,886	479,7 95

El producto de los ferrocarriles en los años citados fué:

Digitized by Google

	1877.	1878.	Disminuc.	Aumento.
En el ferrocarril de Santiago a Valparaiso de...	1.718,615 32	1.635,173 04	83,442 28	.....
En el ferrocarril de Santiago a Curicó de.....	835,991 64	764,553 13	71,438 51	... .
En la seccion de Curicó a Maule.	.....	74,024 04	.....	74,024 04
En el ferrocarril de Maule a Angol:				
Primera seccion de Maule a Chillan.....	.....	106,592 23	.....	106,592 23
Segunda seccion de Chillan a Talcahuano	281,501 07	314,566 82	.....	33,065 75
Tercera seccion de San Rosendo a Angol i los Anjeles.....	.....	116,360 63	.....	116,360 63
	2.836,108 03	3 011,269 89	154,880 79	330,042 65

Los gastos hechos en la esplotacion de los ferrocarriles, ascendieron:

	1877.	1878.	Disminuc.	Aumento.
En el ferrocarril de Santiago a Valparaiso a....	918,223 92	887,650 31	30,573 61	.....
En el ferrocarril de Santiago a Curicó a.....	522,958 23	454,810 66	68,147 57	.....
En la seccion de Curicó a Maule.	.....	68,914 90	.....	68,914 90
En el ferrocarril de Maule a Talcahuano:				
Primera seccion de Maule a Chillan	.....	89,720 57	.....	89,720 57
Segunda seccion de Chillan a Talcahuano.....	246,376 37	282,202 30	.....	35,825 93
Tercera seccion de San Rosendo a Angol i los Anjeles.....	.....	87,168 41	.....	87,168 41
	1.687,558 52	1.870,467 15	98,721 18	281,629 81

Digitized by Google

Las entradas líquidas de estos ferrocarriles, importaron:

	1877.	1878.	Disminuc.	Aumento.
En el ferrocarril de Santiago a Valparaiso.....	729,825 18	734,512 81	.....	4,687 63
En el ferrocarril de Santiago a Curicó.....	313,033 41	309,742 47	3,290 94	.....
En la seccion de Curicó a Maule.	.....	3,109 14	.....	3,109 14
En el ferrocarril de Maule a Angol:				
Primera seccion de Maule a Chillan.....	.....	16,871 66	.....	16,871 66
Segunda seccion de Chillan a Talcahuano.....	35,124 70	31,745 65	3,379 05	.....
Tercera seccion de San Rosendo a Angol i los Anjeles.....	.....	29,192 22	.....	29,192 22
	1.077,983 29	1.125,173 95	6,669 99	53,860 65

Los ferrocarriles de Valparaiso a Santiago i de Santiago al Maule, han tenido notable baja como empresa de trasporte durante el año de 1878: han conducido menor número de pasajeros i menor número de quintales de carga que en el año de 1877. La reduccion en el número de pasajeros en el ferrocarril de Santiago a Talca, se nota particularmente en pasajeros de 3.ª clase, es decir, los que rara vez viajan por paseo. Este resultado i la disminucion de la carga conducida revelan menor actividad en los negocios.

El ferrocarril del Maule a Talcahuano i Angol presenta, bajo este punto de vista, resultados mas favorables. Ha trasportado mayor número de pasajeros i conducido mayor cantidad de carga que en el año anterior. Mas, conviene observar que la parte de este ferrocaril comprendi-

Digitized by Google

da entre el Maule i Chillan i la comprendida entre San-Rosendo, Angol i los Ánjeles que han trasportado buen número de pasajeros i considerable cantidad de carga no corrian en el año de 1877 de cuenta del Estado. Pero a mas del movimiento i aumento producido por estas dos partes de líneas, ha habido tambien un aumento en el número de pasajeros trasportados i de carga conducida por el ferrocarril de Chillan a Talcahuano.

Bajo el punto de vista de fuente de entradas, tanto el ferrocarril de Valparaiso a Santiago como el de Santiago a Talca han producido durante el año de 1878 ménos que el de 1877. El del Maule a Angol i Talcahuano ha tenido mayor entrada no solo por las dos seccciones de línea que no estaban en servicio en 1877 i que han servido durante el año de 1878, sino tambiem porque la cosecha que se esportó en los primeros meses del último año, fué mejor en las provincias del sur que en las del centro.

Los gastos de esplotacion han sido menores en el camino de Valparaiso a Santiago, a consecuencia de economías que han podido hacerse, i tambien de alguna reduccion en el movimiento de trenes. En el ferrocarril del Maule, Angol i Talcahuano, los gastos de esplotacion han recibido aumento de consideracion, consiguiente a la esplotacion de la parte comprendida entre el Maule i Chillan, i entre San Rosendo, los Ánjeles i Angol. La utilidad líquida del ferrocarril de Valparaiso a Santiago ha sido un poco mayor que la del año de 1877; ha sido menor en la del ferrocarril de Santiago al Maule i ha recibido incremento notable la del Maule a Angol i Talcahuano, por las mismas causas que ántes he mencionado i que han aumentado la conduccion de pasajeros i carga.

En los gastos de esplotacion se comprenden los de conservacion de la via i material de traccion i los que se han hecho en nuevas obras que el buen servicio ha reclamado. En trabajos de esta clase no han sido de importancia los gastos hechos en el ferrocarril de Santiago a Valparaiso. Mas, en el de Santiago al sur, el restablecimiento

Digitized by Google

de los terraplenes i puentes que las creces de los rios han dañado o destruido, i sobre todo la construccion de puentes provisionales en varios rios, medida indispensable para restablecer el tráfico con las provincias del sur ha obligado a invertir sumas de importancia. Fuera de estos trabajos se ha emprendido tambien la obra costosa de reconstruir el puente permanente de rio Claro, que en pocos meses mas quedará terminado.

En el año anterior se ocupó el Gobierno en determinar qué clase de puentes permanentes debian construirse en varios de los mas importantes rios que atraviesa el ferrocarril del sur. Sometió el caso al exámen i estudio de injenieros i en vista de los respectivos informes, el Gobierno se decidió al fin por el sistema de puentes de fierro, propuesto por el injeniero Lévêque. Adoptada esta resolucion, se dió comision al mismo injeniero, en setiembre del año aterior, para que trasladándose a Estados Unidos o a Europa, procediese a contratar con alguna casa constructora, acreditada, los puentes que debian colocarse en los rios Lontue, Piryguin, Lircai, Maule, Putagan, Achihueno, Liguai, Longaví, Perquilauquen, Ñuble, Laja, Huaqui, Biobio i Renaico, en conformidad a las instrucciones que se le trasmitieron. El injeniero Lévêque aceptó las propuestas de la casa constructora Clarke, Reeves i C.ª de Filadelfia, segun las cualeś se toma por base el metro lonjitudinal de puentes al precio de 618 pesos o *dollars* norteamericanos, pagados en oro. Los gastos de conduccion i colocacion deberian ser de cargo de Chile. Con areglo a este precio, el valor total de los catorce puentes que se tenia en mira cosntruir i que miden en conjunto, 3,800 metros, ascendia a 2.348,400 pesos norteamericanos. Este costo deberia ser aumentado en mas de un tercio en que se calcula el cambio sobre New York, lugar señalado para hacer el pago.

La nota en que el injeniero Lévêque da cuenta del contrato celebrado i lo somete a la aprobacion del Gobierno, se recibió en este Ministerio en Marzo último. Bien com-

Digitized by Google

prenderá el Congreso que el Gobierno no ha podido tomar en consideracion el contrato para llevarlo a efecto. En las circunstancias que el pais atravicsa, habria sido temeridad contraer compromisos de tal importancia, aun para completar la obra de los ferrocarriles. Se avisó, pues, al injeniero, que no podia dársele curso al contrato i se puso al mismo tiempo término a la comision que se le habia conferido. Menester es reservar para otra oportunidad la construccion de puentes permanentes para el ferrocarril. Miéntras tanto los puentes provisionales suplirán, pues construidos con la solidez necesaria, pueden servir al tráfico por algunos años.

Mas hai otros gastos necesarios en los ferrocarriles, que no es posible omitir aun en estado de guerra. Mantener espedito el tráfico que tan eficazmente contribuye a dar impulso al comercio i a la industria, es indispensable para hacer mas llevaderos los gravámenes que al pais impone la guerra, i para obtener entradas de importancia como las que producen los ferrocarriles, i que sirven a las mismas necesidades de la guerra. No solo se hallan en este caso las obras de simple conservacion, sino las nuevas construcciones que reclame el seguro i espedito tráfico.

En agosto del año anterior se nombró una comision para que practicase una revision de las tarifas vijentes en los ferrocarriles del Estado i propusiese la manera de uniformarlas en cuanto fuese posible, introduciendo al mismo tiempo en ellas las modificaciones o innovaciones que consulten el buen servicio i el interes de la industria i del público en jeneral. Esta comision espidió su informe, pero antes de resolver acerca de las nuevas tarifas, se creyó conveniente oir al Directorio del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso. Ultimamente se ha requerido a dicho Directorio para que evacue su informe, a fin de llevar a efecto esta medida que muchas consideraciones aconsejan.

Confio que en poco tiempo mas, se habrá adoptado una resolucion sobre la materia.

Digitized by Google

Tambien parece necesario introducir algunas modificaciones en el procedimiento al presente empleado para la recepcion i entrega de carga en los ferrocarriles, consultando a la vez la espedicion para los particulares i garantías en interes del fisco, que estriban particularmente en estos casos en la regularidad i debida comprobacion de las operaciones de los diversos jefes de estacion. En esta materia no debe perderse de vista que los ferrocarriles solo hacen el servicio de trasporte de carga i que seria peligroso estenderlo al de depósito, que complicaria los procedimientos de los jefes de estacion i les impondria tareas para las que las respectivas oficinas ni tienen el personal ni los elementos necesarios.

Otro punto en que se hace sentir la necesidad de reglas mas precisas e inflexibles, es la concesion de pases libres i la determinacion de la carga que deba conducirse sin pagar flete. Es tan difícil en esta materia evitar el abuso que talvez el partido mas conveniente sería no conceder pase libre sino al Presidente de la república. Si otros funcionarios que viajan por exijencias del servicio tienen derecho al abono de costos de viaje, ningun inconveniente ofrece el que entre esos costos se comprenda el de pasajes por ferrocarril. Claro es que los empleados del mismo ferrocarril que se trasportan por necesidades del servicio, tienen por la naturaleza de sus funciones pasaje libre. En órden a la carga, solo debería estenderse la exencion de pagar el flete a la fiscal, i seria de pensar aún, respecto de ésta, si no habria conveniencia en sujetarla al pago de flete con cargo al Ministerio u oficina a que corresponde. El órden de cosas actual da a muchos funcionarios la facultad de conceder pases libres, i con frecuencia, no se toma lo bastante en consideracion el interes fiscal al otorgarlos.

Como sabe el Congreso, la construccion del ferrocarril de Curicó a Chillan i de San Rosendo a Angol i los Anjeles, ha dado oríjen a diversas reclamaciones del contratista. Para establecer antecedentes respecto de algunas de esas reclamaciones se creyó necesario la remensura

Digitized by Google

de las obras ejecutadas en esos ferrocarriles i se comisionó para que la llevase a efecto a un injeniero competente. Segun el injeniero comisionado, el trabajo ofrece dificultades de ejecucion, i no obstante, la actividad con que se prosigue solo una parte está para concluirse i lo que queda demorará todavia algun tiempo. Con el fin de acelerar esa mensura, se ha dispuesto últimamente que dos de los injenieros del ferrocarril del Maule a Angol pasen a prestar sus servicios bajo la direccion del injeniero comisionado. Sin estos ausiliares habria sido necesario talvez un año mas para concluir el trabajo i no es posible mantener por tanto tiempo pendiente una operacion sín la cual no podrán resolverse reclamaciones del contratista.

Por escritura de 14 de octubre del año anterior se sometieron, con renuncia de todo recurso legal, a la decision de árbitros las cuestiones relativas a la liquidacion del contrato de construccion del ferrocarril de Curicó a Chillan i de San Rosendo a Angol i los Anjeles, celebrado entre el Fisco i el contratista don Juan Slater. El Gobierno procedió a la celebracion de este compromiso, a virtud de la autorizacion que le confirió la lei de 22 de noviembre de 1877. Esta lei nada decia sobre renuncia de los recursos legales i de aquí ha procedido que el compromiso constituido haya q uedado sin efecto. Los árbitros nombrados eutraron a conocer del negocio, mas una incidencia promovida por el representante del Fisco, provocó un fallo de la Corte Suprema del cual resulta que, no obstante lo estipulado en la escritura de compromiso, el representante fiscal conserva el derecho de interponer los recursos legales. En vista de este fallo, el contratista pidió que se declarase que el compromiso habia caducado por cuanto el Fisco no podia cumplir con una de las condiciones estipuladas. El Gobierno, conformándose a lo solicitado por el contratista, ha convenido en que el compromiso quede sin efecto.

No obstante que al constituir el compromiso se consi-

Digitized by Google

deró contenciosas todas las reclamaciones del contratista, puesto que todas se sometieron a la decision de árbitros, se ha representado al Gobierno que esas reclamaciones son de tal naturaleza que tomándose cabal conocimiento del negocio no podrá ménos de reconocerse su justicia, i sin que sea necesario el fallo de un juez decretarse el pago o abono de las cantidades que importen. No estando instruido el que habla sino de una manera mui imperfecta de este complicado negocio, ha creido que el Gobierno no podia rehusar oir i reconsiderar esas reclamaciones despues de someterlas préviamente a la apreciacion de un representante de los intereses fiscales. Preparado de esta manera el negocio procederá el Gobierno a hacer un estudio detenido de él, resolverá sobre las reclamaciones que estimare de su competencia, dejando las demas para que sean resueltas por la autoridad judicial, Si como se sostiene, hai reclamaciones justas i espeditas que no pueden calificarse de contenciosas, deber es del Gobierno resolver acerca de ellas i evitar en cuanto esté de su parte retardos indudablemente perjudiciales al contratista, retardos que tambien embarazan al Gobierno para adoptar algunas medidas respecto de esos mismos ferrocarriles.

La constitucion de un nuevo compromiso que tambien ha solicitado el contratista, la reputo materia grave. A mi juicio ofrece sérios inconvenieutes sustraer las causas fiscales a la jurisdicciom comun i solo en casos mui escepcionales en que por la naturaleza del negocio la justicia ordinaria aparezca manifiestamente deficiente podria prescindirse de la regla jeneral. Talvez haya reclamaciones que requieren operaciones periciales que precisen a suplir de alguna manera la deficencia de los jueces ordinarios para resolverlas; pero debo agregar que esas reclamaciones ni son tan numerosas ni de grande importancia. Las principales son casi todas cuestiones de simple derecho.

Hai un pensamiento que viene ocupando al Gobier-

Digitized by Google

no desde 1872: organizar por medio de una lei el servicio administrativo de los ferrocarriles del Estado. Solo respecto del ferrocarril de Santiago a Valparaiso se han establecido por lei las bases de su administracion; los demas están rejidos por providencias simplemente administrativas. El órden sucesivo en que se han ido construyendo o en que el Estado se ha ido haciendo dueño de ferrocarriles, ha obligado a establecer administraciones distintas para cada uno de ellos, sin que hasta ahora se haya logrado uniformar los procedimientos ni dar unidad a la administracion. Aprovechando los estudios hechos sobre la materia, especialmente un estenso trabajo del Superintendente del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, que ha servido de base a los proyectos redactados con posterioridad, se ocupa este Ministerio de este asunto en cuanto lo permiten las especiales atenciones que al Gobierno rodean en estos momentos. Domina en ese proyecto el pensamiento de dar unidad a la administracion de los ferrocarriles i consultar al mismo tiempo la competencia especial que requieren los diversos departamentos en qeu su administracion se divide.

Teniendo en mira la nueva planta que debe darse a la administracion de ferrocarriles el Gobierno ha acordado no proveer el cargo de Superintendente del ferrocarril de Chillan a Talcahuano que ha quedado vacante por jubilacion de la persona que lo servia.

Usando de la autorizacion conferida por la lei de 14 de noviembre de 1877, se han hecho practicar en el año anterior los estudios necesarios para la construccion de ferrocarriles entre los puertos de Taltal i Blanco Encalada i los depósitos de salitre que existen en la parte interior del desierto de Atacama inmediata a esos puertos. Despues de algunos meses se han concluido los trabajos que debian ejecutarse en el terreno, i el jefe de la Comision de Injenieros se ocupa al presente en levantar los planos i formar los presupuestos.

Digitized by Google

Por lo que toca a los injenieros ausiliares, se ha puesto término a su comision por no ser ya necesarios sus servicios.

CAMINOS.

Bien poco tengo que decir al Congreso en órden a trabajos sobre caminos públicos. El sabe mui bien que la situacion económica que al pais domina hace mas de cuatro años, ha obligado al Gobierno a reducir los trabajos relativos a caminos i a limitarse a obras de importancia secundaria i jeneralmente a las que tenian por objeto mantener los caminos en estado de servicio, dando la preferencia a aquellos para que se ha contado con erogaciones de los particulares.

En el curso del año se han invertido en trabajos de caminos, hechos algunos bajo la direccion de los Intendentes i otros bajo la direccion del Cuerpo de Injenieros 22,210 pesos 59 centavos.

En esta suma se comprenden 4,107 pesos 64 centavos que importan las erogaciones de los respectivos vecinos. Solo se han invertido, pues, de fondos fiscales en estos trabajos 18,102 pesos 95 centavos.

Se han aplicado, ademas, de estos mismos fondos 4,714 pesos 12 centavos pagados a particulares por porciones de caminos que ellos habian construido en sus propiedades i que se han destinado a caminos públicos i por valor de terrenos espropiados o de cierro de estos terrenos para comunicar el pueblo de Molina con la respectiva estacion del ferrocarril del sur. Con esta cantidad sube lo invertido en caminos, durante el año de 1878, a 22,817 pesos 67 centavos. Agregada esta suma a los 4,107 pesos 64 centavos erogados por particulares, lo invertido en caminos asciende a 26,919 pesos 31 centavos.

Ademas de esa suma se ha invertido en sueldos de injenieros i demas empleados del cuerpo respectivo e imputables a la partida 24 del Presupuesto, 16,087 pesos 38 centavos i en injenieros i otros empleados ausiliares, ins-

Digitized by Google

pectores i cabos de caminos la cantidad de 7,188 pesos 47 centavos i en viáticos de injenieros 7,280 pesos, imputables estas dos últimas a la partida 37 del Presupuesto. Todas las cantidades anteriores forman la suma de 58,843 pesos 56 centavos. Lo gastado en el personal de empleados para los trabajos de caminos asciende, pues, a 31,924 pesos 85 centavos.

Como se vé, la paralizacion de obras de caminos hacia demasiado gravoso el costo del personal de empleados encargados de los limitados trabajos que se ejecutaban. Esa consideracion sirvió de fundamento a la supresion de algunos injenieros hecha en el Presupuesto del año corriente. Con el fin de reducir todavía mas ese gasto, que ya no era indispensable, el Gobierno se ha abstenido de proveer vacantes que han ocurrido en el Cuerpo i ha creido tambien necesario suspender desde junio último los sueldos que gozaban los inspectores i cabos de caminos. Parece que se habia considerado a estos inspectores i cabos como verdaderos empleados que debian gozar sus sueldos hubiese o nó trabajos de caminos de que encargarlos, cuando ha debido considerárseles como ajentes del injeniero para vijilar la ejecucion i dirijir los trabajos. Se ha prevenido, pues, que solo se haga gastos en inspectores o cabos para trabajos que se hallen en actual ejecucion i por el tiempo que duren i suspendido el abono de sueldo a los demas inspectores i cabos que en ese caso no se hallaren. Esta medida reducirá el gasto de caminos, en lo que resta del año, poco mas o ménos en la cantidad de

No obstante la necesidad de reducir los gastos, será siempre indispensable mantener un Cuerpo de Injenieros i ofreceria graves inconvenientes suprimirlo. Si por ahora debemos resignarnos a no emprender trabajos, no debe perderse jamas de vista que la construccion i conservacion de caminos es en nuestro pais una necesidad primordial i que cuando esta situacion que atravesamos pase habrá mayor necesidad de emprender esa clase de traba-

Digitized by Google

jos por el mismo grado de abandono en que se hallan al presente. Es, pues, menester que siempre haya un Cuerpo que a ese ramo preste sus servicios. Ahora mismo el Gobierno no puede prescindir de reparar los daños o deterioros parciales de los caminos que cortan o interrumpen las comunicaciones, porque llevar la economía hasta ese estremo, seria causar al movimiento industrial del pais un mal mui grave, que con un gasto de poca importancia podia evitarse.

Cuando la situacion permita al Gobierno dedicar sus esfuerzos a mejoras internas es de suponer que los recursos no abunden i será necesario buscar los medios de construir o reparar caminos sin desembolsar fondos. Talvez convendrá volver a la antigua idea de autorizar la construccion de caminos concediendo al empresario el derecho de percibir peaje.

CORREOS.

Los resultados obtenidos en el servicio de correos manifiestan un mayor movimiento de correspondencia en el año 1878 que en el que le ha precedido. En 1878 jiraron por los correos de la república 6.639,120 cartas i en 1877 6.372,031, lo que dá un aumento para el año 78 de 260,079. El aumento principal procede de cartas franqueadas; pero lo ha recibido tambien el número de cartas multadas, certificadas i libres de porte.

En el año de 1878 el número de comunicaciones oficiales subió a 373,235 i en 1877 a 354,108, lo que dá un aumento de 19,127 para 1878.

Las muestras remitidas por el correo en el añe 78 han ascendido a 14,993 i en 1877 a 14,048, lo que dá a favor del año 78 un pequeño aumento de 945.

Solo en la remision de espedientes judiciales ha disminuido el número de piezas que ha jirado por el correo en 1878 comparado con el de 1877. En el primero circularon 13,348 espedientes, i en el segundo 13,533, es decir 185 piezas mas.

Digitized by Google

Por lo que toca a impresos durante el año 1878 circularon 8.637,544 i en 1877 7.867,444 dando en favor del primer año el crecido aumento de 772,096 piezas.

Estos datos revelan que la actividad del pais en el ramo de correspondencia, léjos de haberse paralizado en 1878 ha sido mayor que en el año anterior, lo que permite inferir que el movimiento comercial del pais no ha sido tan sériamente afectado por la situacion económica.

Los datos que acabo de recorrer se resúmen en el siguiente cuadro:

	Cartas	Muestras	Espedientes	Notas oficiales	Impresos	Total
Circularon en 1878	6.632,110	14,993	13,348	373,235	8.639,544	15.673,230
Id. en 1877 ..	6.372,031	14,048	13,533	354,108	7.867,448	14.621,168
Diferencia a	260,079	945	185	19,127	772,096	1.052,062

Es de notar que con escepcion de los impresos cuya circulacion en 1877 fué mayor que sn 1876, el aumento de correspondencia que hubo en 1877 respecto del 76 se nota en las mismas clases i en proporcion mayor en el año 78 respecto de 1877. Puede estimarse como en 600,000 piezas el aumento de la correspondencia que ha jirado en el año último comparada con la que jiró en 1876.

Aunque el ramo de correos debe contarse como uno de los servicios públicos i nó como fuente de entradas, debe sin embargo tenerse siempre sn mira el que produzca lo bastante para hacer todos sus gastos. Estamos, sin embargo, léjos de este resultado. En 1878 la correspondencia que ha circulado por los correos ha producido 197,859 pesos 96 centavos. Este producto en 1877 ascendió a

Digitized by Google

$ 193,373 47 cts. lo que dá un aumento a favor de aquel año de $ 4.482 49 cts. Mas el producto en esos dos años ha quedado léjos de corresponder al importe de los gastos.

En 1878 el servicio de correos impuso un gasto de $ 253,282 26 cts. i aplicando a ellos los 197,859 96 cts. a que asciende el producto, queda un gravámen a cargo del Estado de $ 55,433 40 cts., es decir, mas de una quinta parte del costo. En 1878 hubo una disminucion de gastos sobre el de 77 de $ 6,852 39 cts.; pero como tambien fué menor la entrada siempre el gravámen sobre el Estado fué mas ó ménos de la quinta parte. Conviene fijar la atencion en estos resultados porque por mucha que sea la importancia del servicio de correos, menester es propender a que se costée con sus entradas. A este fin conducen algunas de las observaciones que la Memoria del Director jeneral contiene a este respecto. Nosotros hemos adoptado como base el porte uniforme, cualquiera que sea la distancia, que es la mas sencilla i la que se compensa por sí misma por cuanto el que escribe una carta que ha de recorrer 20 kilómetros, lo probable es que escriba otras que recorrerá 100 o mas, i lo que paga de exeso en la primera paga de ménos en las segundas. A esta regla se hace una escepcion para la correspondencia que jira dentro de un departamento i la verdad es que no hai razon que la justifique. El porte entre nosotros es bastante moderado, i difícil sería hallar medio ménos oneroso de dar curso a esa carta que el porte de 5 centavos. Una regla mui oportuna para el correo urbano se ha estendido indebidamente a la correspondencia que jira dentro de un departamento. Tambien merece considerarse la indicacion relativa al porte de espedientes judiciales. El aumento que en el informe se indica no haria en ningun caso realmente gravosa la conduccion de espedientes judiciales por el correo.

Bien poca estension se ha dado en el año a que me refiero al servicio de correos. Consideraciones de economía no han permitido estenderla sino a uno que otro punto i por manifiesta conveniencia. El establecimiento de esta-

Digitized by Google

fetas que no impone gravámen, se ha adoptado respecto de varios lugares.

La ocupacion de Antofagasta ha obligado a establecer provisionalmente oficinas de correos en aquel territorio. Miéntras en él exista un ejército numeroso que debe aumentar naturalmente la correspondencia con el resto de la República, no era posible estimar las necesidades ordinarias de esa localidad en este ramo. Dejando para otra oportunidad el arreglo definitivo de esas oficinas, se ha tratado de proveer a las necesidades del momento. Entre las medidas dictadas con relacion a este territorio debo señalar la que exime de porte la correspondencia que desde aquel punto se dirija a otros de la República i la que de estos se dirija a individuos que pertenezcan al ejército i armada. En favor de ámbas medidas habia consideraciones de peso por mas que no carezcan de inconvenientes.

Hai en el ramo de correos un servicio que reclama medidas especiales que han presentado dificultades que hasta ahora no ha sido posible vencer. Me refiero a la conduccion de nuestra correspondencia a paises estranjeros. La compañía de vapores del Pacífico lleva al presente la correspondencia de Valparaiso al norte a virtud de un contrato que impone al Estado un gravámen de doce mil pesos anuales i llevaba nuestra correspondencia por los vapores que hacen la carrera por el Estrecho de Magallanes a virtud de la subvencion de que gozaba i que ha cesado en mayo de este año. Como no ha podido celebrarse nuevo contrato, se ha prorrogado la misma subvencion por un corto término para que continúe haciendo el mismo servicio, miéntras se celebran arreglos definitivos, sea con la misma compañía o con otra. No era posible sin producir serias perturbaciones en las relaciones comerciales suspender el medio establecido de conducir la correspondencia sin sostituirlo por otro que ofreciese las mismas o mayores ventajas. Las propuestas que has ta ahora ha hecho son demasiado gravosas.

Digitized by Google

Hace pocos años se ha confiado a la Administracion de Correos el servicio de los jiros postales que, la verdad sea dicha, no se armoniza lo bastante con el que le incumbe por su institucion.

La traslacion de fondos en pequeñas cantidades de un punto a otro de la República, es mas bien operacion de tesorería que operacion de oficinas de correos, i para que estas la ejerzan ha sido necesario tomar caminos indirectos, ligándolas con las tesorerías i lo que todavia es mas irregular, haciendo que una misma persona figure en el acto como tesorero i como empleado de correos que recibe fondos i libra para llevar a efecto la operacion.

De esta complicacion de operaciones i de los abusos, a que el sistema de jiros postales se prestaba en época anterior, ha resultado para el Fisco una pérdida de no poca importancia. Tiene ademas otro inconveniente el que el Estado se haga cargo de este servicio: hace competencia a la industria privada, que podria prestarlo con mas celo, sin que la necesidad que satisface sea de aquellas que pesan sobre el Estado i con un provecho que en el curso de 10 o mas años no alcanzará a indemnizarle de las pérdidas que en los primeros años ha sufrido. Sin duda que es una ventaja para los particulares que el Fisco se encargue de trasladarles fondos de un punto a otro en pequeñas sumas, pero deberia tambien trasladarles en cantidades subidas i no se vé por qué, consultando en el primer caso la conveniencia de los particulares, no la consultaría tambien en el segundo.

El hecho es, por otra parte, que este servicio impone al Estado un gasto de 6,500 pesos en sueldos de empleados i en impresiones i que la parte de los derechos de comision que al Estado corresponde percibir solo han sido en los dos últimos años de 3,000 pesos poco mas o ménos. No puede imputarse como entrada la que percibiera la Administracion de Correos por las cartas que deben escribirse con motivo de los jiros, porque hechos por particulares ó por bancos habrian exijido las mismas

Digitized by Google

cartas i el Fisco habria tenido la misma entrada sin correr las eventualidades de pérdida.

Mas, no es del caso ocuparse en suprimir o modificar este servicio, sobre lo cual no podria resolverse sin un estudio detenido i de detalle sobre la manera como hasta aqui ha marchado.

Durante el año anterior se ha recibido en las oficinas, por valor de órdenes o jiros emitidos por ellas 838,021 pesos 60 centavos i se ha cubierto por esas órdenes 834,506 pesos 83 centavos, quedando por pagar por no haberse presentado órdenes o jiros por valor de 3,514 pesos 73 centavos. Para hacer ese servicio se ha suministrado o suplido por tesorería a las oficinas de correos la suma de 370,166 pesos 80 centavos.

Por derecho de comision de las órdenes o jiros se ha percibido 9,202 pesos 70 centavos, de los cuales se han aplicado 5,815 pesos 42 centavos a los diversos administradores por cuyas oficinas se han hecho o cubierto los jiros. Es de notar que en el año 78 las órdenes o jiros de las oficinas han sido por una cantidad inferior a la del año anterior en 74,950 pesos. Es probable que haya influido en esta disminucion la misma tirantez de la situacion económica que el pais atraviesa.

TELÉGRAFOS.

Durante el año 1878 se han trasmitido por las diversas oficinas de telégrafos del Estado 158,399 partes telegráficos de pago, lo que dá un aumento sobre los partes trasmitidos en el año anterior de 1877 de 20,097. Se trasmitieron, ademas, por las mismas líneas 87,639 telegramas oficiales, número que excede a los partes de la misma clase que se trasmitieron durante el año 1877 en 47,199.

El total de partes trasmitidos, ascendió pues, a 246,038, lo que dá un aumento sobre los 178,842 trasmitidos en 1877 de 67,196 partes. El número de palabras de los partes trasmitidos en 1878 ascendió a 5.311,939 i en 1877 a

Digitized by Google

4.172,054, lo que da un aumento para aquel año de 1.139,885 palabras.

El gran número de partes oficiales que aparecen trasmitidos ha hecho creer al Gobierno que las autoridades de provincia emplean el telégrafo para asuntos que no tienen carácter de urjencia, embarazando el uso de los particulares por la preferencia de trasmision que debe darse a aquéllos. A fin de evitar este inconveniente, se ha recomendado con fecha 4 de enero i 28 de abril de este año a las diversas autoridades, que usen con prudencia i circunspeccion del telégrafo i que se abstengan de emplearlo para asuntos en que pueden valerse del correo, sin que de ello se siga inconveniente atendible al servicio público.

Los 158,399 telegramas de pago han producido por el parte de trasmision 44,532 pesos 87 centavos, cantidad bastante inferior a los gastos que el servicio de telégrafos impone al Estado. Los sueldos de empleados de oficina, celadores i pago de casas, ascienden segun el Presupuesto de gastos para 1878 a 72,252 pesos, gasto que excede a las entradas en 27,719 pesos 13 centavos. A la suma de gastos hai que agregar los gastos de esplotacion i conservacion de las líneas, que segun el Presupuesto del mismo año, asciende a 27,116 pesos, sin contar 18,827 pesos 43 centavos que debieron pagarse en el año por materiales i útiles de telégrafos comprados a la empresa del telégrafo trasandino. Prescindiendo de lo que pudiera llamarse gastos estraordinarios i tomando en cuenta lo que se paga en empleados i los gastos anuales de conservacion de las líneas i provision de los elementos necesarios para que ellas funcionen, los gastos exceden a las entradas en cincuenta i tantos mil i mas pesos. De manera que los telégrafos no solo no se bastan sino que imponen al Estado un serio gravámen. Por importante que sea este servicio, en el estado actual de las rentas públicas es preciso discurrir la manera de que si no se costea con sus propias entradas, por lo ménos no sea su conservacion tan onerosa al Estado.

Digitized by Google

En el curso del año se han hecho reparaciones en varias de las líneas, dando mas seguridad a la colocacion de postes i alambres, para disminuir las interrupciones que la comunicacion ha sufrido.

Al presente se traslada el telégrafo del sur al lado de la línea del ferrocarril de Curicó a Angol, como medio de facilitar su vijilancia. Estos trabajos han llegado ya hasta el Parral. La misma línea del ferrocarril se ha seguido para colocar la linea telegráfica entre San Felipe i los Andes. Tambien se han establecido líneas entre la Serena i Vicuña i entre Lumaco i el fuerte de Traiguen i creádose las correspondientes oficinas.

Las exijencias de la guerra decidieron al Gobierno a prolongar el telégrafo desde Caldera al norte hasta Antofagasta. El Presupuesto de esta obra asciende a 32,000 pesos, i se ha ejecutado por cuenta del Ministerio de la Guerra i usando de las facultades conferidas por la lei de mayo de este año. Aunque se ha tratado de acelerar este trabajo, ha sufrido entorpecimientos i demoras por la dificultad de proporcionarse en aquellos lugares medios de movilidad i trasporte. Segun datos últimamente recibidos, en pocos dias mas estará corriente la comunicacion entre Caldera, Antofagasta i Mejillones, i provistas de empleados i de los elementos necesarios las estaciones de Chañaral, Taltal, Paposo, Blanco Encalada, El Cobre i Antofagasta. La comunicacion entre Antofagasta i Mejillones quedó corriente en los primeros dias de julio.

Tambien se ha ligado el cable sub-marino con Antofagasta para establecer por este medio comunicacion telegráfica entre este punto i Valparaiso. Para la ejecucion de esta obra se ha contado con erogaciones de importancia, especialmente de vecinos de Valparaiso.

En mayo del año anterior se fijó una nueva tarifa para las comunicaciones telegráficas, que redujo el porte que establecia el art. 99 de la Ordenanza de 31 de enero de 1872 a la mitad. Mas en decreto de 30 de diciembre de 1878 se subió el porte de todo telegrama hasta de

Digitized by Google

diez palabras a veinte centavos; i a dos centavos por cada palabra que de este número excediese. Esta nueva tarifa ha empezado a rejir desde el 1.° de enero del corriente año. Los resultados obtenidos dan a conocer que las entradas de telégrafos no alcanzan a cubrir la mitad de su costo, i arguyen sin duda en favor de la tarifa decretada en diciembre del año anterior. Veinte centavos por la trasmision de despachos comunes que no excedan de diez palabras, no es en verdad porte subido. No conviene, por otra parte, reducir demasiado la cantidad fijada a cada palabra que exceda de ese número a fin de evitar que se emplee el telégrafo en trasmision de partes que le ocupan mucho tiempo e impiden que otros se sirvan de él oportunamente. Conviene encaminar la trasmision telegráfica de manera que sin embarazar su empleo por el costo, se aplique a los negocios urjentes o a trasmitir en pocas palabras lo que desea comunicarse.

Es del caso pensar en adoptar para la percepcion del porte de comunicaciones telegráficas un procedimiento análogo al del franqueo prévio de las cartas por medio de sellos o estampillas i renunciar a esa cuenta del número de palabras empleadas i del pago en cada oficina del valor asignado a la trasmision de cada una de ellas. Una contabilidad en que 70 oficinas perciben el porte de cada telegrama debe ser por su naturaleza mui complicada i mui difícil de regularizar para evitar el abuso. Menester es dejar a cada particular como en el caso de las cartas, el pagar sin trasladarse a la oficina ni enviar mensajeros para hacer el pago. Bastaria para eso adoptar la práctica de otros paises en que el Estado espende papel sellado del valor correspondiente al porte de un telegrama. Fijando el sello de 20 centavos como punto de partida a todo telegrama de 15 palabras, por ejemplo, podria formarse una escala señalando al de 15 a 25—40 centavos, i al de 25 a 40—60 centavos. Convendria tambien aceptar como regla que solo se pasaria en la escala al grado inmediato cuando el telegrama exediese en dos palabras al

Digitized by Google

número fijado. Los telegramas de mas de 40 palabras que quedarian fuera de tarifa, serian en corto número i para alejarlos, puesto que la comunicacion telegráfica debe aplicarse a las comunicaciones breves, fijar a cada palabra exedente, 4 centavos.

Si en el franqueo prévio de los partes no se hubiese empleado los sellos necesarios, se podria adoptar el partido de multarlos, como sucede en la correspondencia epistolar para que no quede sin circulacion. En estos casos, la oficina se limitaria a dar aviso a la persona a quien el telegrama se dirije para que viniese a recojerlo i a pagar el porte doble. El pago se haria dando recibo del telegrama en el papel sellado que segun el doble porte correspondiese. Me limito a insinuar esta idea que bien formulada importaria una verdadera mejora en la administracion de telégrafos.

ESTADÍSTICA.

La oficina central de Estadística prosiguiendo sus útiles tareas ha publicado en el último año el tomo XIX del *Anuario* en que resume i organiza hechos o datos correspondientes a 1876 i en parte a 1877. El movimiento de la poblacion, la estadística criminal i la de los establecimientos de beneficencia llaman principalmente la atencion. La introduccion que precede el *Anuario* ofrece un cuadro comprensivo i permite apreciar de cuánto ausilio pueden ser los datos que la estadística recoje para sujerir medidas administrativas, respondiendo a necesidades que la misma estadística da a conocer. Mas esos resultados para que inspiren alguna confianza i puedan servir de base a las apreciaciones que de la marcha de una institucion o de un establecimiento se haga, deben abrazar un período de tiempo algo estenso, i solo respecto de una que otra materia como por ejemplo, el movimiento de la poblacion, se ha reunido datos en que esa circunstancia oncurre. El *Anuario* presta el servicio de consignar los

Digitized by Google

datos referentes a cada año i permitirá mas tarde hacer comparaciones i estudios por un período mas largo de tiempo.

La seccion de jeografía que desde fin de 1876 se estableció en la oficina de Estadística ha concluido en el año anterior el plano jeneral de la República sobre la escala de $\frac{1}{1.000,000}$ principiado en 1877. Para la parte comprendida entre los grados 26 i 42, se ha tomado por base el plano levantado por la comision topográfica, marcando en él las líneas férreas i divisiones administrativas. Para el resto del territorio se ha tomado como base los trabajos hechos por la comision nombrada para fijar los paralelos 23 i 25 en el norte de la República i para los territorios situados la sur del grado 42, los trabajos del capitan Fitzroy.i de algunos de nuestros marinos. El jefe de esta seccion piensa tambien estender sus trabajos a los territorios situados mas al norte del grado 23.

Se ocupa tambien el jefe de esta seccion en establecer los antecedentes que preparen para formar el plano catastral de la República i en formular esplicaciones e instrucciones a que han de conformarse los injenieros a quienes el trabajo se encomiende para que pueda ejecutarse con toda la exactitud posible.

Esta oficina tiene tambien el encargo de formar colecciones jeolójicas de los metales u otras sustancias que constituyen el suelo en las diversas provincias i que importe estudiar en interes de la minería o de otros ramos de la industria. Se ha reunido ya muestras o ejemplares referentes a las salitreras de la provincia de Atacama i de los minerales de esta provincia i la de Coquimbo. El jefe insinúa que para dar celeridad a este trabajo, convendria recorrer las diversas provincias de la República; pero será necesario esperar la oportunidad de realizar esta idea.

Digitized by Google

BENEFICENCIA I POLICÍA MÉDICA.

Este ramo del servicio público, que por el carácter de la necesidad que está destinado a satisfacer, debe considerarse carga inmediata de las localidades, ha sido ausiliado en el año a que esta Memoria se refiere, como en los anteriores, con fondos del Estado asignados en las partidas 26 i 27 del presupuesto, aunque sin seguir un plan i con frecuencia sin tomar lo bastante en cuenta las necesidades efectivas de cada localidad.

Por lo que toca a la Policía Médica que se centraliza en el protomedicato, tiene como ausiliares en las provincias, aunque en esfera reducida, lo que se ha llamado entre nosotros médicos de ciudad i que talvez solo prestan en este ramo el servicio de ausiliar a la justicia en la persecucion de ciertos delitos. Es verdad que hai en 38 departamentos médicos que gozan de asignacion fiscal i que gravan el presupuesto con 28,500 pesos; pero están particularmente encargados de prestar su asistencia profesional en hospitales o dispensarías i solo de un modo accesorio prestan algunos de los servicios de los que corresponden a la policía médica.

La falta de recursos de las diversas municipalidades que obliga a mantener estas asignaciones, justifica tambien el que se conserven miéntras no sea posible proveer a este servicio de una manera mas conforme a su naturaleza.

En el año anterior no se ha invertido íntegramente la suma asignada en el presupuesto porque ha estado vacante uno que otro de esos cargos por falta de personas competentes a las cuales confiar su desempeño. Las asignaciones son jeneralmente moderadas, mas bien ausilian que compensan al médico que los presta; pero le facilitan el primer establecimiento i le colocan en situacion de sacar provecho de la práctica de su profesion o de la

Digitized by Google

clientela que como médico puede tener en el departamento respectivo.

De tiempo atrás i para prestar asistencia médica a los pobres en puntos en que no existian hospitales ni habia elementos para establecerlos, se ha tomado el partido de crear dispensarías que proporcionan asistencia médica gratuita a los enfermos i tambien gratuitamente las medicinas. En el año anterior se ha ausiliado con el presupuesto dispensarías en 22 departamentos, aplicándose a este servicio de fondos fiscales 14,165 pesos. De desear seria que este modo de prestar asistencia a los enfermos pobres se organizase de una manera mas conveniente, sobre todo combinándolo con la asistencia a domicilio que tiene la inestimable ventaja de no separar el enfermo del seno de la familia. Ademas el establecimiento de un hospital i el mantener en él un regular servicio, exije rentas i elementos que no es fácil obtener en la gran mayoría de los departamentos de la República.

Segun las memorias de los respectivos Intendentes que dan cuenta del servicio de dispensarías, se ha asistido en estas clases de establecimientos:

En la dispensaría de Serena a.....	12,034	personas.
Id. la de San Fernando.....	2,390	»
Id. la de Rengo.....	741	»
Id. la del Parral.....	2,403	»
Id. la de Cauquenes.....	4,738	»
Id. de la Chillan.....	17,469	»
Id. de la Lebu.....	821	»
Id. San Vicente de Paul de Santiago...	44,725	»
Total.....	85,321	»

Por estos datos parciales se ve el crecido número de personas a que prestan su asistencia las dispensarías, se puede estimar la necesidad efectiva de ellas i cuán justificado es el gasto que imponen.

La partida 26 del presupuesto asigna fondos para ausilio i a veces para el sosten esclusivo de los hospitales

Digitized by Google

en 31 departamentos. Muchos de esas asignaciones son del todo insuficientes para sostener lo que pudiera llamarse un verdadero hospital.

Si esos hospitales corresponden a los deseos i exijencias de los vecinos de cada localidad, quedan mui léjos de satisfacer la necesidad a que se destinan i quizás valdria mas que repartir fondos insuficientes en varios departamentos, asignarlos al hospital del departamento o poblacion que esté en mejor estado de prestar asistencia a los enfermos de los departamentos vecinos i que cuente con mayores recursos para establecer un servicio en comun. Pero es difícil que esta consideracion de prudencia se consulte i que no se quiera, ante todo, tener un pequeño o pequeñísimo hospital, que por lo ménos lisonjea con la idea de que los enfermos pobres de la localidad no quedan abandonados. Del caso seria, sin embargo, aplicar esos fondos insuficientes para hospitales a mejorar el servicio de dispensaría combinándolo con la asistencia a domicilio. Los resultados, por lo que toca a la curacion i asistencia, no dejarian de justificar esta medida.

La verdad es que los hospitales establecidos en ciudades de importancia i que cuentan con otras entradas que las asignaciones fiscales, son los que se hallan en mejor pié i que mejor corresponden a su institucion. En este número figuran los hospitales de Copiapó, Serena, San Felipe, Valparaiso, Santiago, San Fernando, Curicó, Talca, Chillan i Concepcion.

Para que se aprecien las observaciones precedentes, bastará echar una ojeada al siguiente cuadro de las asignaciones fiscales que en el presupuesto del año anterior se asigna a hospitales:

Digitized by Google

Atacama	Copiapó	4500	
	Chañarcillo	1800	
	Freirina	1800	
	Vallenar	1800	
	Carrizal	1800	11700
Coquimbo	Serena	4500	
	Coquimbo	1800	
	Ovalle	1350	
	Illapel	900	8550
Aconcagua	San Felipe	4500	
	Andes	1620	
	Ligua	900	7020
Valparaiso	Valparaiso	7490	
	Quillota	3600	11090
Santiago	Santiago		
	1.° San Juan de Dios	3960	
	2.° San Borja	5760	
	3.° San Vicente	33040	
	Rancagua	4500	
	Melipilla	1080	49240
Colchagua	San Fernando	7200	
	Caupolican	1350	6550
	Curicó		7200
	Talca		4500
Maule	Cauquenes	2700	
	Quirihue	2160	
	Constitucion	1080	5940
Ñuble	Linares		1800
	Chillan	2700	
	San Cárlos	900	3600
Concepcion	Concepcion	7200	
	Tomé	1080	8280
Bio-Bio	Anjeles		4500
	Valdivia		1800
Llanquihue	Puerto Montt		1080
Chiloé	Ancud		2250
			135,100

Evidente es que con las asignaciones de la mayor parte

Digitized by Google

de los hospitales favorecidos no es posible dotar un hospital por mucho que se reduzcan sus proporciones. El local i el personal que su establecimiento exije deben quedar mui léjos de las condiciones que le son propias si ha de estar ordinariamente en servicio. Sin el ausilio de la caridad privada muchos de estos hospitales no podrian subsistir. Aun los que tienen mayores asignaciones serian deficientes si no contaran con esos ausilios de la caridad i con rentas de asignaciones piadosas de que gozan o que de cuando en cuando suelen recibir.

Bien escaso es el número de establecimientos de caridad destinados a pobres inválidos i bien pocos tambien los que reciben ausilios fiscales. En el Presupuesto del año 1878 solo se concedió ausilios a los establecimientos de esta clase que siguen:

Al Hospicio de Santiago.....	$	5400
Id. id. de Valparaiso.....	»	3600
Id. id. de Chillan.....	»	1800
Id. id. de Talca.....	»	450

Hai en algunos otros pueblos establecimientos de caridad que tambien atienden en parte a la necesidad pero en reducida escala.

Otro tanto es necesario decir de los establecimientos para huérfanos.

Por el Presupuesto del año anterior se ha ausiliado:

A la casa de Huérfanos de la Serena.....	$	900
Id. id. id. de Santiago.....	»	9000
Id. id. id. de Chillan.....	»	1800

Como se vé, mui reducido es el número de pueblos en que esta necesidad es atendida. Sin embargo, cuando se piensa que la falta de establecimientos de esta clase suele dar ocasion a crímenes i contribuye a la gran mortalidad de párvulos en nuestro pais, es necesario convenir en que es indispensable ocuparse en llenarla.

Otro establecimiento que se cuenta entre los de be-

Digitized by Google

neficencia, pero que tiene otro alcance, es la Casa de locos. No solo ofrece asilo a las personas desvalidas que sufren esa desgracia, de que ellos mismos no se dan cuenta, sino un recurso a familias no bastante acomodadas para hacer los gastos que exije la asistencia de un enfermo de esta clase; i proveé a la seguridad pública encerrando allí a individuos que no se pueden calificar de pobres pero que ponen en peligro la seguridad de otros. Estos servicios que presta, dan a la Casa de locos un carácter especial i justifican las erogaciones que el Estado hace para mantenerla en buen pié. Ni talvez era posible entre nosotros que sin la concurrencia del Estado hubiera podido sostenerse un establecimiento cuya necesidad los hechos han demostrado. Esto ha permitido consultar condiciones hijiénicas i de seguridad i el tratamiento de ordinario bien difícil de los enfermos a que sirve de asilo.

Durante el año anterior el establecimiento ha prestado asilo a 744 locos de uno i otro sexo:

	Hombres.	Mujeres.	Total.
En 1.° de enero de 1878 existian...	250	231	481
Entraron.....	144	119	263
Hubo.....	394	350	744

El movimiento en el curso del año ha sido el siguiente:

	Hombres.	Mujeres.	Total.
Recobraron la salud.....	49	55	104
Sacados por la familia.....	17	19	36
Fugados.....	9		9
Muertos.....	53	45	98
Total.....	128	119	247

Deduciendo estos 247 individuos de los 744 que ha habido en el curso del año, queda reducida la existencia al principiar el año 1879 a 497 locos, de los cuales 266 son hombres i 231 son mujeres.

Digitized by Google

Comparando estos datos con los de años anteriores se vé que en 1.° de enero de 1877 habia una existencia de 462 individuos; en 1.° de enero de 1878, 481; i en 1.° de enero de 1879, 497; un aumento en cada año.

En el año 1877 recobraron la salud 120 individuos; en 1878, 104; fueron sacados por su familia en 1877, 19 individuos, i en 1878, 36.

He creido del caso hacer mérito de estos datos estadísticos que revelan un aumento en las enfermedades mentales que no debe dejarse pasar desapercibido. Por lo demas, este es un establecimiento de los mejor organizados que poseemos, i que bajo una administracion caritativa i celosa ha recibido gradualmente notables mejoras. El nuevo departamento que se ha construido presta sus servicios desde setiembre del año anterior.

Tratando de realizar de tiempo atras la idea de dar trabajo a los locos como medio de curacion, se les ocupa en las tareas del cultivo de los mismos huertos de la casa i en algunos otros trabajos manuales.

El taller de zapatería establecido en la casa fabrica ya todo el calzado necesario para los asilados.

DIVISION I RÉJIMEN ADMINISTRATIVO.

En el año anterior se han creado dos territorios municipales: el de Viña del Mar en la provincia de Valparaiso, i el de Rere en la provincia de Concepcion.

En ámbos territorios se ha elejido municipalidades en el mes de abril del corriente año. Como era de suponer, las nuevas municipalidades han tenido que crearlo todo en sus respectivos distritos, i como la condicion de todo servicio de esta clase está en los fondos que exije, se han contraido principalmente a las medidas necesarias para proporcionarse recursos. Entre las medidas propuestas, hai algunas que el Gobierno se ha creido sin autoridad para sancionar i que tampoco eran materia de ordenanza municipal, como las contribuciones de alumbrado público i sereno i la de cementerios.

Digitized by Google

Fuera de la creacion de distritos municipales, se han dictado diversas resoluciones modificando la division administrativa de algunos departamentos, para satisfacer exijencias del servicio público, representados por los respectivos Intendentes. En algunos casos se han creado nuevas subdelegaciones, pero la jeneralidad de esas medidas ha tenido por objeto la creacion de nuevos distritos.

El territorio de Antofagasta, que nuestro ejército ocupa, que por los tratados de 1866 i 1874 se habia cedido a Bolivia i que por la violacion de esos tratados volvió a Chile, la posesion que ántes tenia, se ha organizado provisoriamente, a virtud de las facultades que confiere la lei de mayo último. Se ha establecido en ese territorio un jefe político con facultades de Gobernador, se ha dividido en subdelegaciones i distritos, i últimamente se ha creado una comision de alcaldes que supla la falta de municipalidad i miéntras ésta pueda elejirse en conformidad a la lei.

En órden al réjimen municipal, se han dictado, con acuerdo del Consejo de Estado, veintidos ordenanzas, casi todas destinadas a establecer reglas sobre la contribucion de plazas i tendales, de mataderos o de patentes de carruajes. La deficiencia jeneral de las rentas municipales ha hecho que estos cuerpos se ocupen con preferencia de la manera de proporcionarse entradas. Este es el pensamiento que domina en casi todas las ordenanzas a que acabo de referirme.

El réjimen municipal tiene una esfera que le es propia, pero hai servicios públicos confiados a las municipalidades que tambien lo son de la administracion jeneral, como sucede con la policía de seguridad, las cárceles i la instruccion primaria. Para proveer estos diversos servicios, el Estado ausilia a gran número de municipalidades o toma a su cargo, como sucede en la instruccion primaria, casi en su totalidad su sostenimiento.

El cuadro de entradas municipales que va al fin de esta Memoria i en que se detallan las fuentes de que pro-

Digitized by Google

ceden, manifiesta que las contribuciones sobre los consumos son las que prevalecen. De aquí es que la subsistencia en cada una de nuestras poblaciones vaya haciéndose cada vez mas cara i que las contribuciones sean proporcionalmente mas gravosas para la clase ménos favorecida por la fortuna. No es, sin duda, fácil sostituirlas con otras contribuciones mas llevaderas; pero en poblaciones de cierto grado de importancia puede ensayarse, a mi entender con ventaja, una contribucion sobre la propiedad urbana, como se propuso hace dos años respecto de Santiago. Al presente, cuando las necesidades de la guerra obligarán al Estado a gravar la propiedad urbana, no es oportuno ocuparse de ensayar esa idea.

Tomando por base los Presupuestos de 1878, los ramos del servicio municipal que absorven principalmente las entradas son: la policía de seguridad, el sostenimiento de cárceles; i respecto de varias municipalidades, el pago de intereses i la amortizacion de deudas. Hai municipalidades que destinan al pago de deudas mas de la quinta parte de sus entradas. El ramo a que ménos fondos destinan, es la instruccion primaria. No pasan de diez las municipalidades que destinan a este servicio una cantidad superior a mil pesos i mas de doce no destinan absolutamente nada.

El estudio comparativo de los diversos presupuestos municipales manifiesta que las diversas necesidades locales no son apreciadas en su verdadera importancia i que seria mui del caso llamar la atencion de esas diversas corporaciones, para que con los mismos recursos se hiciese mayor bien.

Absorvida la atencion del Gobierno, por la guerra en que estamos empeñados, no ha sido posible ocuparse, como era del caso, en medidas de otro órden, sino accesoriamente. Conviene ademas observar que los negociados mas importantes que corren por este Ministerio solo habrian podido impulsarse contando con fondos, i que los gastos crecidos que impone la guerra no permiten aplicar

Digitized by Google

a otros objetos sino las sumas mui indispensables para que los servicios no se interrumpan o entorpezcan.

En órden a la marcha política, el que habla se ha conformado a las declaraciones que hizo el Ministerio en el Congreso en los primeros dias de su instalacion. Ha creido que sobre todos los intereses debia prevalecer el interes de la guerra i ha confiado en que el país así lo comprenderia. Concurriendo por su parte a realizar el pensamiento del Presidente de la República no ha hecho mas que obedecer a sus propias convicciones i está dispuesto a persistir en ese propósito aunque haya quien olvide que tal es el interes primordial de estos momentos, porque cree que es la única manera de consultar el bien del país i de llenar cumplidamente los deberes que la situacion le impone.

Santiago, Agosto 8 de 1879.

ANTONIO VARAS.

Digitized by Google

DOCUMENTOS.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ANEXO A [illegible]

MEMORIA

Del Director del Cuerpo de Injenieros Civiles.

Santiago, mayo 20 *de* 1879.

Señor Ministro:

En cumplimiento de mi deber, paso a manifestar a US. la marcha que ha seguido el Cuerpo de Injenieros Civiles, que tengo el honor de presidir, desde el 1.° de marzo de 1878 a igual fecha del presente; así como a esponer a US. los trabajos ejecutados en las vías públicas del pais por los injenieros i empleados de este cuerpo, ya por órden de la Direccion o de los señores Intendentes de provincia, con fondos fiscales, municipales o erogados por los particulares.

Desde principios de 1878 quedó reducido el cuerpo a su planta legal, esto es, cuatro injenieros de primera clase, seis de segunda i dos aspirantes, que designa la leí de 1.° de octubre de 1845, habiendo cesado en sus funciones los cuatro injenieros ausiliares que, solo por un año, habian sido nombrados el año anterior.—En consecuencia, el servicio estaba distribuido de la manera siguiente: un injeniero en Atacama; uno en Coquimbo; uno en Aconcagua; uno en Valparaiso; dos en Santiago; uno en Colchagua, con encargo de atender la parte norte de la provincia de Curicó; uno en Talca, debiendo atender la parte sur de la de Curicó; uno en el Maule, debiendo atender la de Linares; uno en el Ñuble, con cargo de atender la de Bio-Bio; uno en Concepcion, debiendo atender la de Arauco i uno en Llanquihue. Las provincias de Valdivia i Chiloé estaban a cargo

Digitized by Google

de inspectores competentes, a las inmediatas órdenes de los Intendentes respectivos.

A causa de la escasez de fondos del Erario, i estándose debiendo ya varias sumas por trabajos i sueldos, a indicacion de esta Direccion, i para saldar esas cuentas, el señor Ministro del Interior determinó, en el mes de febrero, se suspendieran todos los trabajos de caminos que se ejecutaban por cuenta de la Direccion, quedando a medio sueldo los inspectores i cabos empleados en ellos, hasta que volvieran a entablarse, lo que sucedió en el mes de abril, habiendo sido autorizados por el señor Ministro, con fecha 16 de ese mismo mes, todos los Intendentes de provincia, ménos el de Santiago en donde se continuaron por la Direccion, para ejecutar ellos todas las reparaciones urjentes en los diversos caminos de su provincia. En consecuencia, esta Direccion puso a disposicion de los señores Intendentes a los injenieros i a todos los empleados subalternos, debiendo continuar siendo pagados estos últimos por la Direccion, con sueldo íntegro por el tiempo que fuesen ocupados por la Intendencia i a medio sueldo cuando no lo fuesen.—Con fecha 7 de mayo se dictó un decreto supremo, reglamentando la manera de ejecutar los trabajos en los caminos de la República, i encomendando su ejecucion a los señores Intendentes, por medio de juntas provinciales departamentales, quedando los injenieros encargados solo de la parte científica, i ellos i los empleados subalternos de la vijilancia e inspeccion de esos trabajos, que debian ejecutarse por comisiones al efecto.—Posteriormente, i con fecha 20 de mayo i 1.° de julio, volvió a autorizarse a los señores Intendentes por el Ministerio para invertir nuevos fondos en la reparacion de caminos, pudiendo invertirse, en virtud de las autorizaciones concedidas, las siguientes cantidades en las provincias que se espresan: Atacama, 800 pesos; Coquimbo, 2,600 pesos; Aconcagua, 2,600 pesos; Valparaiso, 1,200 pesos; Colchagua, 1,300 pesos; Curicó, 1,050 pesos; Talca, 1,150 pesos; Linares, 1,050 pesos; Maule, 1,600 pesos; Ñuble, 1,375 pesos; Bio-Bio, 975 pesos; Concepcion, 1,950 pesos; Arauco, 880 pesos; Valdivia, 975 pesos; Llanquihue, 900 pesos, i Chiloé, 900 pesos.—En consecuencia del decreto supremo de 7 de mayo i autorizaciones concedidas, se entregó a los señores Intendentes por esta Direccion, i prévia disposicion del Ministerio, toda la herramienta, útiles i enseres de trabajo pertenecientes al Fisco; se redujo el número de empleados, i éstos i los injenieros continuaron a la disposicion de los Intendentes, debiendo dar cuenta a esta Direccion de todos los trabajos que ejecutaren i su costo, indicando, en cuanto les fuera posible, si el gasto hecho era con fondos fiscales, municipales o de suscricion de particulares.

Digitized by Google

Por lei de 27 de julio i supremo decreto de 7 de setiembre del año pasado, se redujo a seis el número de injenieros del cuerpo, en esta forma: dos de primera clase, tres de segunda i un aspirante.—El servicio tuvo que distribuirse entónces de la manera siguiente: un injeniero en Coquimbo, debiendo atender la provincia de Atacama, cada vez que sus servicios fuesen exijidos por el señor Intendente; uno en Aconcagua, prestando tambien sus servicios en la de Valparaiso; uno en Santiago; uno a cargo de las tres provincias de Colchagua, Curicó i Talca; uno para atender a las tres provincias de Linares, Maule i Ñuble; i uno encargado espresamente de ejecutar los trabajos de mensura i tasacion de los terrenos i propiedades fiscales en Valparaiso, ordenadas por el señor Intendente de la provincia, a virtud del supremo decreto espedido por el Ministerio de Hacienda en 14 de abril de 1877.—Las provincias de Bio-Bio, Concepcion, Arauco, Valdivia, Llanquihue i Chiloé, han estado a cargo de un inspector competente, a las inmediatas órdenes del Intendente de la provincia.

Los trabajos ejecutados por los injenieros i empleados del cuerpo, son los siguientes:

ATACAMA.

Con fecha 12 de abril, el injeniero de la provincia dió cuenta a la Direccion de haber recibido órden de la Intendencia para trasladarse al departamento de Freirina, a ocuparse de trabajos que le indicaria el señor Gobernador del departamento.—Estos trabajos fueron la rectificacion de una parte del camino entre Labrar i Peña-Blanca, rectificacion que se hizo en una estension de 2,316 metros 90 centímetros, todo camino de cuesta, i con un ancho de 4 metros 53 centímetros, 3 i 1 metros 70 centímetros, con un desmonte de 4,771 metros cúbicos 56 centímetros; se construyeron tambien 73 metros cúbicos 68 centímetros de pirca de piedra seca, para sostener el terraplen en lugares mui pendientes.—Todo demandó un gasto de 2,867 pesos 99 centavos, de los cuales suministró 2,000 el señor Gobernador de Freirina, i el resto las casas de Basco i C.ª, el Sauce, i el señor Isidro Zuleta Varas.—El injeniero se ocupó ademas en la formacion de presupuestos para variacion de otros caminos, i varias otras comisiones dadas por el Gobernador de Freirina.

COQUIMBO.

En esta provincia no ha habido trabajos, o mas bien dicho, el señor Intendente no ha ocupado en los que haya hecho a virtud de

Digitized by Google

las autorizaciones del Ministerio, ni al injeniero, ni al único empleado que habia en esa provincia.—En ella se encuentra el importante camino en construccion entre Ovalle i Combarbalá, que es el que desde la Calera, i pasando por Illapel, Combarbalá i Ovalle, se dirije a la Serena: paralizados los trabajos en febrero, el señor Intendente no volvió a restablecerlos.—El injeniero se ha ocupado, segun órdenes del Intendente, en calcular los terrenos que pudieran regarse con el canal de Rio-Grande i Limarí i en otras comisiones e informes ordenados por el señor Gobernador de Ovalle; se ha ocupado asi mismo, en cumplimiento de lo prescrito en el supremo decreto de 7 de mayo, en la revisacion de todos los caminos de la provincia i formacion de presupuestos de los gastos que exijiría su reparacion.—Se ha invertido en todo, i de fondos suministrados por la Direccion, la suma de 361 pesos 32 centavos.

ACONCAGUA;

En esta provincia, en que existe el importante camino de cordillera por Uspallata, no se ha hecho de órden de la Intendencia, autorizada al efecto, ningun trabajo en los caminos públicos.—El injeniero se ha ocupado en dar varias líneas de deslinde de fundos con los caminos, arreglar i nivelar las calles de la ciudad de San Felipe, exijir suscriciones de los particulares para trabajo de caminos, i en revisar i recorrer todos los caminos de la provincia para formar el presupuesto de sus reparaciones mas urjentes, conforme al decreto supremo de 7 de mayo. Habiendo espuesto verbalmente a esta Direccion el señor Gobernador de la Ligua, que varios vecinos de su departamento estaban dispuestos a contribuir con la mitad del costo que demandase la reparacion del camino de la cuesta del Melon, entre Calera i la Ligua, pasó el injeniero de la provincia a formar el correspondiente presupuesto, que se puso en conocimiento del señor Intendente.—No se hizo, sin embargo, ese trabajo, así como no se reparó el camino de cordillera, que paga su peaje.—Ultimamente i de órden de la Intendencia se ha principiado la reparacion de los puentes de las Viscachas i RioColorado, en el camino de Uspallata. —Se ha invertido de fondos fiscales, suministrados por la Direccion, la suma de 484 pesos 50 centavos.

VALPARAISO.

De órden de la Intendencia se ha ejecutado por el injeniero i empleados del cuerpo los trabajos siguientes en el camino de Valparaiso a Casablanca: construccion de 195 metros de fosos de desagüe;

Digitized by Google

reparacion de 285 metros de camino de forma convexa, i de 13 puentes madera: todo con un desmonte igual al terraplen de 869 metros cúbicos.—El gasto total ha sido de 1,163 pesos 80 centavos; de los cuales el señor Intendente ha suministrado la suma de 549 pesos 29 centavos, i el resto la Direccion.—El injeniero se ha ocupado ademas de la formacion de varios presupuestos i otras comisiones dadas por la Intendencia, en Valparaiso i en Quillota, i en recorrer los caminos i formar el presupuesto de las reparaciones mas urjentes, segun lo prescrito por el supremo decreto de 7 de mayo.

SANTIAGO.

En esta provincia, en que todos los trabajos se han ejecutado por la Direccion, se ha hecho lo siguiente en los caminos que se espresan:

Camino de Santiago a Chacabuco i de Colina a Lampa.—Se ha n reparado 12,510 metros de camino de forma convexa, 3,320 metros de fosos de desagües i 3 puentes de madera; se han enripiado 130 metros de camino con piedra chancada, i con una calzada de 4 metros de ancho por 0 metro 30 centímetros de espesor; se han construido 50 metros de fosos nuevos i 3 puentes de paredes de ladrillo i cubierta de rieles, pagados estos últimos con fondos suministrados por los particulares.—Todo con un desmonte de 20,222 metros cúbicos, un terraplen de 18,003 metros cúbicos i un gasto de 1,547 pesos 73 centavos, de los cuales 701 pesos 88 centavos han sido suministrados por el señor don José María del Solar i otros, propietarios de los puentes construidos.

De Santiago a San José de Maipo i el Portillo.—En este camino se ha hecho lo siguiente: se ha construido 758 metros camino de forma convexa; 1,018 metros de fosos de desagüe i 644 metros cúbicos de albañilería de piedra seca en rampas i murallas, i se han enripiado 2,053 metros de camino, con una calzada de 5 metros de ancho i 0 metro 35 centímetros de espesor; se han reparado 1,706 metros camino de forma convexa, 2,122 metros de camino de cuesta, i 814 metros de fosos de desagües.—Todo con desmonte de 12,744 metros cúbicos, i un gasto de 2,681 pesos 55 centavos, de los cuales ha suministrado el señor don Juan Manuel Cánepa i otros propietarios, la suma de 573 pesos.

De Santiago a Valparaiso.—Se han construido 98 metros fosos de desagües i enripiado una estension de camino de 962 metros, con una calzada de 4 a 5 metros de ancho por 0 metro 25 centímetros o 0 metro 30 centímetros de espesor; i se han reparado 601 metros ca-

Digitized by Google

mino de forma convexa, 2,726 metros id. de cuesta i 2,401 metros de fosos de desagüe. Se ha reparado en este camino el puente de Pudáguel, sobre el Mapocho, para cuya reparacion el señor Manuel Montt, don Juan Domingo Dávila Larrain, i otros, han contribuido con la suma de ochocientos pesos ($ 800), proporcionando ademas el señor Dávila las carretas necesarias para el enripiado.—El señor don Javier Bustamante i otros, han contribuido tambien con la cantidad de 126 pesos para las reparaciones efectuadas en la cuesta del Prado.—Todo se ha hecho con un desmonte de 15,809 metros cúbicos, un terraplen de 11,170 metros cúbicos i un gasto total de 3,344 pesos 76 centavos.

De Santiago a Rancagua.—Se han construido 31 metros de camino de forma convexa i 229 metros de fosos de desagües; i se han enripiado 99 metros de camino con una calzada de 4 metros de ancho por 0 metro 25 centímetros de espesor; se han reparado 464 metros de camino de forma convexa. Se ha reparado igualmente el puente de los Morros, sobre el Maipo, mudándoles la mayor parte de su piso, alquitranando el techo, etc. Todo con un desmonte de 1,572 metros cúbicos, un terraplen de 1,506 metros cúbicos, i un gasto de 775 pesos 65 centavos.

De Santiago a Melipilla.—Se han hechó nuevos 64 metros de camino de cuesta, i se han reparado 71 metros de camino de forma convexa i un puente de madera.—Todo con desmonte igual al terraplen de 151 metros cúbicos i un gasto de 72 pesos 58 centavos.

De Melipilla a Valparaiso.—Se han reparado 784 metros de camino de forma convexa, 1,092 metros de camino de cuesta, i 28 metros de fosos de desagües: con un desmonte igual al terraplen de 1,351 metros cúbicos i un gasto de 392 pesos 20 centavos.

De Melipilla a San Antonio.—Se han reparado 452 metros de camino de forma convexa, con un desmonte igual al terraplen de 515 metros cúbicos i un gasto de 16 pesos 60 centavos.

Se ha invertido ademas en sueldos de empleados la suma de 827 pesos 10 centavos.

A mas de estos diversos trabajos, se ha ocupado el injeniero de la provincia en la formacion del presupuesto para las reparaciones urjentes de todos los caminos, segun lo prescrito por el decreto supremo de 7 de mayo de 1878, i en varias otras comisiones e informes ordenados por la Intendencia.

COLCHAGUA.

En esta provincia se ha ocupado el injeniero en lo siguiente:—

Digitized by Google

En Rengo se reconstruyó un pretil de piedra de 300 metros de largo, con un costo de 222 pesos 50 centavos, de fondos de la Ilustre Municipalidad del departamento.

En el camino jeneral del sur se reparó un puente de madera, con costo de 58 pesos 70 centavos, de los cuales suministraron los vecinos 26 pesos 55 centavos, i se enripiaron 500 metros de camino con un costo de 200 pesos, proporcionados por la Intendencia.

En el camino de Pelequen a Taguatagua, se enripiaron 2,150 metros de camino, con un costo de 596 pesos, de los cuales, 296 pesos fueron suministrados por los vecinos i el resto por el señor Intendente de la provincia.

En el camino de Palmilla al Puerto de Matanza se repararon 18,800 metros de camino de cuesta, 150 metros de alcantarillas i 8 puentes mistos; i se construyeron 2 puentes de madera. Todo con un desmonte de 9,867 metros cúbicos, un terraplen de 8,128 metros cúbicos i un gasto de 777 pesos 30 centavos, suministrados por los vecinos.

En sueldos de empleados se ha invertido ademas por la Direccion la suma de 756 pesos 75 centavos.

El injeniero de la provincia se ha ocupado por órden de la Intendencia en promover suscriciones para la reparacion de caminos, en formar presupuestos i emitir varios informes.—Ademas se ha ocupado en recorrer los caminos i formar el presupuesto jeneral de las reparaciones mas urjentes, segun lo prescrito por el supremo decreto de 7 de mayo.

CURICÓ.

De órden de la Intendencia se han ejecutado en esta provincia, por los empleados del cuerpo, los trabajos siguientes:

Camino del norte.—Se han construido 145 metros de camino de forma convexa, 41 metros de fosos de desagüe i 135 metros cúbicos de albañilería de piedra sec; se han enripiado 376 metros de camino, con una calzada de 4 metros de an cho por 0 metro 25 centímetros a 0 metro 30 centímetros de espesor; se han reparado 492 metros de camino de forma convexa i 793 metros de camino de cuesta, i se ha hecho ademas tres rampas con piedra i ripio. Todo con desmonte de 3,425 metros cúbicos, terraplen de 1,116 metros cúbicos, i un gasto de 509 pesos 36 centavos, proporcionados por la Intendencia.

Camino del sur.—Se han reparado 60 metros de camino de forma convexa, i se han construido cuatro rampas en corte, en los rios Guaiquillo i Lontué; produciendo todo un desmonte de 318 metros

Digitized by Google

cúbicos, i un terraplen de 280 metros id.—El gasto ha sido de 77 pesos, suministrados tambien por el señor Intendente.

La Direccion ha invertido en sueldos de empleados, trasportes de herramientas i otros gastos, la suma de 593 pesos 75 centavos.

Como en las demas provincias, se ha formado por el injeniero, despues de recorrer todos los caminos, el presupuesto jeneral de las reparaciònes mas urjentes.

TALCA.

En esta provincia solo han sido ocupados por el señor Intendente el injeniero i empleados de caminos, en la reparacion de 3 puentes en el camino del norte, siendo uno de ellos el de la Quebrada Mala, 3 puentes en el del sur, entre ellos el del Estero de la Curtiembre, i uno en el camino de Perales. Todo se hizo con un gasto de 54 pesos 70 centavos, suministrados por la Intendencia.—Otros trabajos que se han ejecutado en la provincia lo han sido por comisiones especiales nombradas por la Intendencia, i sin intervencion del injeniero i empleados de esta Direccion; los que se han ocupado de la formacion de presupuestos i varias otras comisiones de la Intendencia, i en recorrer todos los caminos i formar el presupuesto de sus reparaciones mas urjentes, conforme a lo ordenado por el supremo decreto de 7 de mayo.

Por la Direccion se ha invertido en sueldos de empleados, trasporte de herramientas i otros gastos, la suma de 485 pesos.

LINARES.

En el camino jeneral del sur, i de órden de la Intendencia, se han reparado 30 metros de camino de forma convexa, 90 metros de fosos de desagües i 12 puentes de madera, a los cuales se puso un terraplen sobre su cubierta; i se han construido 2 puentes tambien de madera i su piso cubierto con terraplen.—Todo se ha hecho con un desmonte igual al terraplen de 573 metros cúbicos, i un gasto de 199 pesos 96 centavos, suministrados por el Intendente.

La Direccion ha invertido en sueldos de empleados, pago de pieza para la herramienta, etc., la suma de 605 pesos.

Por el injeniero i empleados se ha formado elpresupuesto jeneral de las reparaciones mas urjentes de todos los caminos de la provincia.

MAULE.

Los trabajos ejecutados en esta provincia, de órden de la Intendencia, son los siguientes:

Digitized by Google

Camino de Cauquenes a Curanipe.—En este camino, aun no del todo terminado, se repararon 40 metros de camino de forma convexa, 8,448 metros de cuesta, 545 metros de fosos de desagües, 15 metros de alcantarilllas i 11 puentes de madera; se enripiaron 86 metros de camino, con una calzada de 4 metros de ancho por 0 metro 25 centímetros de espesor, i se construyeron 104 metros cúbicos de albañilería de piedra seca. Todo con un desmonte de 1,288 metros cúbicos, i un terraplen de 747 metros cúbicos.

De Cauquenes a San Javier de Loncomilla.—Se repararon 296 metros de camino de forma convexa, 133 metros de cuesta, 10 metros de alcantarillas i 5 puentes de madera; se han hecho nuevos 155 metros de fosos de desagüe; i se han enripiado 85 metros de camino con una calzada de 4 metros de ancho i 0 metro 30 centímetros de espesor.—Todo con desmonte de 637 metros cúbicos i terraplen de 423 metros cúbicos.

De Cauquenes a Quirihue.—Se han reparado 488 metros de camino de forma convexa, 350 metros de cuesta i 2 puentes de madera, siendo uno de ellos el del rio Cauquenes, que fué reparado en una estension de 260 metros, mudándose los tablones de la cubierta i algunas soleras; i ze enripiaron 54 metros de camino, con una calzada de 4 metros de ancho por 0 metro 25 cenlímetros de espesor. Todo se hizo con desmonte de 356 metros cúbicos i terraplen de 746 metros cúbicos.

De Cauquenes a Parral.—Se construyeron 1,346 metros de camino de forma convexa i 36 metros de fosos de desagües; se repararon 160 metros de camino de cuesta i 1 puente de madera; i se enripiaron 59 metros de camino, con una calzada de 4 metros de ancho i 0 metro 30 centímetros de espesor. Todo con desmonte de 4,545 metros cúbicos i terraplen de 4,623 metros cúbicos.

En el camino de Quirihue a Itata.—Se repararon 571 metros de camino de cuesta; en el de Quirihue a Cobquecura 1,711 metros de igual forma; en el de Cobquecura a Buchupureo se repararon igualmente 3,777 metros de camino de cuesta; i en el de Cobquecura a Calmuyado 2,242 metros de la misma clase.

En el camino de Quirihue a Posillas, se repararon por los vecinos, i con fondos suministrados por ellos, 2,520 metros de camino de cuesta; i en el de Quirihue a Ninhue 1,596 metros de camino de la misma clase.

Se ignora el gasto ocasionado por todos estos trabajos; pero él fué satisfecho por el señor Intendente de la provincia i por los vecinos. —La Direccion ha invertido en sueldos de empleados, pieza para la herramienta, etc., la suma de 745 pesos 85 centavos.

Digitized by Google

Se ha formado por el injeniero i empleados, el presupuesto jeneral de las reparaciones mas urjentes de los caminos de la provincia, conforme a lo prevenido por el supremo decreto de 7 de mayo.

ÑUBLE.

De órden de la Intendencia i por los empleados del cuerpo, se han hecho en esta provincia los trabajos siguientes:

Camino del norte.—Se han reparado 35 metros de camino de forma convexa i 5 puentes de madera; se han hecho nuevos 70 metros de fosos de desagüe; se han construido 2 rampas de piedra i ripio; i se han enripiado 30 metros de camino con una calzada de 5 metros de ancho por 0 metro 40 centímetros de espesor. Todo con un desmonte igual al terraplen de 207 metros cúbicos, i un gasto de 37 pesos 40 centavos.

Camino a Tomé.—Se han construido 254 metros de camino de forma convexa i un puente de madera; i se han reparado 5,500 metros de camino de forma convexa i 5 puentes de madera, a todos los cuales se les puso sobre la cubierta. Todo se ha hecho con desmonte igual al terraplen de 1,208 metros cúbicos i un gasto de 344 pesos 48 centavos.

Camino de Pemuco.—Se han hecho nuevos 12 metros de camino de forma convexa i un puente de madera; i se han reparado 240 metros camino de cuesta i 13 puentes de madera.—Todo con desmonte igual al terraplen de 363 metros i gasto de 120 pesos 94 centavos.

Camino de Coihueco.—Se han construido 159 metros de camino de forma convexa i 259 metros de fosos de desagüe; i se han reparado 377 metros de camino de forma convexa. Se han hecho 4 rampas de piedra i ripio i 50 metros cúbicos de albañilería de piedra seca. Todo con desmonte de 1,029 metros cúbicos, terraplen de 874 metros cúbicos, i gasto de 198 pesos 44 centavos; de los cuales fueron suministrados por los vecinos 58 pesos 90 centavos, i el resto por la Intendencia.

Camino de Pinto.—Se han reparado 2,120 metros de camino de forma convexa, i enripiado 255 metros de camino, con una calzada de 5 metros de ancho por 0 metro 30 centímetros de espesor.—Todo con desmonte igual al terraplen de 1,266 metros cúbicos, i un gasto de 319 pesos 68 centavos.

En el camino de Gungai a Cruces se construyeron 78 metros de camino de forma convexa i 2 puentes de madera, con desmonte igual al terraplen de 544 metros cúbicos.

En el de San Cárlos a Nahueltoro se construyeron 279 metros de

Digitized by Google

camino de forma convexa, i se repararon 2,166 metros de camino de igual forma; todo con desmonte igual al terraplen de 1,566 metros cúbicos.—I en el de San Miguel se construyó un puente de madera.

Se ignora el costo de estos últimos trabajos, que fueron pagados por la Intendencia, no incluyéndose tampoco en los anteriores lo invertido en compra de maderas.

La Direccion ha pagado en sueldos de empleados, arriendo de piezas para la herramienta i otros gastos, la suma de 594 pesos 75 centavos.

El injeniero se ha ocupado ademas en la formacion de un plano i presupuesto para un puente sobre el rio Chillan, en el lugar denominado Saque; i en la formacion del presupuesto jeneral de reparaciones mas urjentes en todos los caminos de la provincia.

CONCEPCION.

De órden de la Intendencia, se han ejecutado por los empleados del cuerpo, los trabajos siguientes:

Camino de Concepcion a Hualqui.—Se han reparado 372 metros de camino de forma convexa, 343 metros de cuesta, 307 metros de fosos de desagües, i 3 puentes de madera; i se han hecho nuevos 7 metros de alcantarillas. Todo con desmonte igual al terraplen de 1,364 metros cúbicos i un gasto de 198 pesos 75 centavos, suministrados por la Intendencia.

De Concepcion a Tomé.—Se han reparado 1,015 metros de camino de forma convexa, 525 metros de cuesta, 130 metros de fosos de desagües, i 4 puentes de madera, entre los que se encuentra el puente sobre el rio 'Andalien, al que se le mudaron varias vigas i gran parte de los tablones de la cubierta.—Se han hecho nuevos 120 metros de fosos de desagües, i se ha enripiado una estension de camino de 315 metros, con una calzada de 4 metros de ancho por 0 metro 25 centímetros de espesor. Todo con un desmonte i terraplen igual de 7,244 metros cúbicos, i un gasto de 874 pesos 90 centavos.

De Concepcion a Coronel i Lota.—Se han reparado 584 metros de camino de forma convexa, 459 metros de cuesta, i 150 metros de fosos de desagüe; i se han enripiado 549 metros de camino, con una calzada de 5 metros de ancho por 0 metro 25 centímetros de espesor. Todo con desmonte i terraplen igual de 859 metros cúbicos, i un gasto de 104 pesos 63 centavos.

De Concepcion a Florida.—Se han reparado 12 metros de camino de forma convexa i un puente de madera; con desmonte igual al terraplen de 12 metros cúbicos i gasto de 12 pesos 20 centavos.

Digitized by Google

De Rafael a Coelemu.—Se repararon 12 metros de camino de forma convexa, 7 metros id. de cuesta, 36 metros de fosos de desagüe i un puente de madera: todo con desmonte i terraplen igual de 197 metros cúbicos i gasto de 56 pesos.

El inspector, a falta de injeniero en la provincia, se ha ocupado ademas de dar varios informes a la Intendencia, formar presupuestos de su órden para las reparaciones de caminos i puentes, i en formar el presupuesto jeneral de las reparaciones mas urjentes en todos los caminos de la provincia, conforme al decreto supremo de 7 de mayo.

La Direccion ha pagado en sueldos de empleados, arriendo de piezas para la herramienta, i otros gastos, la suma de 852 pesos 50 centavos.

BIO-BIO.

En vista de las autorizaciones recibidas por el señor Intendente para reparar los caminos de la provincia, este funcionario ha dado algunos fondos con ese objeto a los señores Gobernadores, quienes los han invertido en sus departamentos, prévia la formacion de presupuestos por el inspector de caminos, único empleado en esa provincia.—De órden de la Intendencia se han ejecutado por el inspector los trabajos siguientes:

Camino de los Anjeles a Nacimiento.—Se han reparado 6,000 metros de camino de forma convexa i 12 puentes de madera; i se han abierto nuevos 388 metros de fosos de desagües: todo con un desmonte igual al terraplen de 780 metros cúbicos.

De Anjeles a Mulchen.—Se han reparado 4,000 metros de camino de forma convexa i se han hecho nuevos 37 metros de fosos de desagües: todo con desmonte i terraplen igual de 524 metros cúbicos.

De Anjeles a Santa Bárbara i Villucura.—Se han reparado 11,000 metros de forma convexa i 12 puentes de madera, entre los que se encuentra el del rio Coreo; se han abierto nuevos 80 metros de fosos de desagüe. Todo se ha hecho con desmonte igual al terraplen de 1,491 metroscúbicos.

Se ignora el costo de estos diversos trabajos pagados por la Intendencia, con fondos fiscales i algunos ausilios de particulares, así como lo invertido por los Gobernadores.

La Direccion ha invertido en sueldos de empleados la suma de 535 pesos 50 centavos.

El inspector, a mas de esos trabajos, se ha ocupado en la formacion del presupuesto jeneral de reparaciones, ordenado por el supremo decreto de 7 de mayo de 1878, en el arreglo i nivelacion de las ca-

Digitized by Google

lles de la ciudad de los Anjeles, i varias otras comisiones dadas por la Intendencia.

ARAUCO.

En esta provincia, de órden de la Intendencia i por el inspector de caminos, único empleado de la provincia, se han ejecutado los trabajos siguientes:

Camino de Lebu a Cañete.—Se han reparado 903 metros de camino de forma convexa, 750 metros de camino de cuesta, 622 metros de fosos de desagües, 54 metros de alcantarillas i 9 puentes de madera; i se han enripiado 109 metros de camino, con una calzada de 4 metros de ancho por 0 metro 25 centímetros de espesor. Todo se ha hecho con un desmonte de 3,457 metros cúbicos, terraplen de 3,378 metros cúbicos, i un gasto de 318 pesos 23½ centavos, suministrados por la Intendencia.

De Lebu a Arauco.—Se han reparado 492 metros de camino de forma convexa, 590 metros de id. de cuesta, 934 metros de fosos de desagües, 16 metros de alcantarillas i 2 puentes de madera; se ha reconstruido el puente de Rauquil, i se han enripiado 133 metros de camino, con una calzada del mismo ancho i grueso que el anterior. Todo se ha hecho con desmonte de 4,723 metros cúbicos, terriaplen de 1,381 metros cúbicos, i un gasto de 424 pesos 35 centavos, en cuya suma está considerada la de 52 pesos suministrada por varios vecinos en trabajo personal.

La Direccion ha invertido en sueldos de empleados, arriendo de pieza para la herramienta i otros gastos, la suma de 606 pesos.

El inspector se ha ocupado, de órden del señor Intendente, en el reconocimiento i practicabilidad de un camino de Cañete a la Imperial por la laguna de Lanalhue, i en varias otras comisiones; i de formar el presupuesto jeneral de las reparaciones mas urjentes en todos los caminos de la provincia, segun lo prescrito por el supremo decreto de 7 de mayo.

VALDIVIA.

Los trabajos ejecutados en esta provincia, de órden de la Intendencia, han sido principalmente en el camino de Valdivia a la Union, en el que se han hecho nuevos 3,711 metros de camino de forma convexa, de los cuales han sido 1,011 metros formados con planchados de madera i terraplen de ripio; 310 metros de fosos de desagüe 20 metros de alcantarillas i un puente de madera; se han reparado 1,350 metros de camino de forma convexa i dos puentes de madera: todo con desmonte i terraplen igual de 2,380 metros

Digitized by Google

cúbicos, i un gasto de 639 pesos 29 centavos, suministrados por la Intendencia.

La Direccion ha pagado en sueldos de empleados i otros gastos, la suma de 622 pesos 50 centavos.

El inspector se ha ocupado ademas en la recepcion i revision del camino a Villarrica i varias otras comisiones de la Intendencia, i en formar el presupuesto jeneral de las reparaciones mas urjentes de todos los caminos, conforme a lo ordenado por el decreto supremo de 7 de mayo.

LLANQUIHUE.

En esta provincia no ha habido trabajos, o mas bien, no se ha ocupado por el señor Intendente al inspector de caminos, único empleado en la provincia, en los trabajos que se hayan hecho.—Este inspector se ha ocupado, ántes de ser suspendido de su empleo, en la formacion del presupuesto jeneral de las reparaciones mas urjentes en todos los caminos de la provincia.

La Direccion ha pagado en sueldos la suma de 228 pesos 67 centavos.

CHILOÉ.

El inspector de caminos de la provincia solo se ha ocupado, por órden de la Intendencia, en la conclusion del puente de Putalcura, en el camino de Caicumeo; en la formacion de planos, presupuestos i construccion con fondos particulares de un puente sobre el rio Pudeto; en la nivelacion i arreglo de las calles de Ancud, i en varias otras comisiones de la Intendencia.—Ha formado, con arreglo a lo prescrito por el supremo decreto de 7 de mayo, el presupuesto jeneral de las reparaciones mas urjentes de todos los caminos de la provincia.

En el camino de Caicumeo.—Se han reparado por la policía rural, i asistencia del inspector, 4,500 metros de camino de cuesta i 3 puentes de madera.

La Direccion ha invertido en sueldos de empleados, pago de piezas para la herramienta i maderas para el puente de Putalcura, la suma de700 pesos 60 centavos.

El cuadro adjunto manifestará a US. los trabajos en cada provincia i el gasto hecho con fondos fiscales, proporcionados por los respectivos Intendentes o por la Direccion, i las cantidades con que para esos trabajos han contribuido los particulares, segun los datos

Digitized by Google

obtenidos en esta Direccion.—US. tendrá sobre todo mas pleno conocimiento por las Memorias de los señores Intendentes, en que detallarán a US. los trabajos ejecutados con los fondos que fueron autorizados para invertir en reparaciones de caminos.

Dios guarde a US.

MANUEL J. FERNANDEZ B.

Digitized by Google

Digitized by Google

e marzo de 1879.

LERIA.	GASTOS.		
	Direccion.	Intendencias.	Erogaciones.
c.	ps. cts.	ps. cts.	ps. cts.
3	.....	2000	867 99
..	361 32	.....	
..	484 50	.....	
..	614 51	549 29	
4	7457 29	.....	2200 88
..	756 75	532 15	1095 85
5	593 75	586 36	
		155,173	57,125 81

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

Del Superintendente dol Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

FERROCARRIL ENTRE SANTIAGO I VALPARAISO.

Valparaiso, mayo 21 *de* 1879.

Señor Ministro:

Cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 15 de la lei de 10 de junio de 1864, paso a dar cuenta a US. de la marcha de la Empresa del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso durante el año último de 1878.

El producto bruto del tráfico fué de 1.635,173 pesos 4 centavos, menor en 83,442 pesos 28 centavos al de 1877.

Esta disminucion se ha hecho sentir en todos los ramos del tráfico, i especialmente en el de pasajes, cuyo resultado, comparado con el de 1877, es el siguiente:

AÑOS.	PASAJES.	PRODUCIDO.
1877.....	753,849	$ 599,373
1878.....	598,676	542,247 19
	155,173	57,125 81

Digitized by Google

El ramo de carga tambien bajó, aunque nó en cantidad considerable.

AÑOS.	CARGA. QUINTAL MET.	PRODUCIDO.
1877.....	3.589,071	$ 1.004,641 07
1878.....	3.518,783	998,862 31
	70,288	$ 5,778 76

La disminucion en equipajes, bodegajes, muelle, etc., representa el saldo para completar los 83,442 pesos 28 centavos

US. notará que siendo el número de pasajeros considerablemente menor que el de 1877 i correspondiendo por término medio un peso por cada uno, el producto de pasajes ha bajado solo en una tercera parte de lo que debia. Este resultado favorable proviene, a mi juicio, del aumento de la tarifa de pasajes, i corrobora lo que sobre este particular espuse en mi último informe.

No necesito indicar las causas que han orijinado la disminucion en el tráfico, pues ellas son mui conocidas i se han venido haciendo sentir en esta Empresa desde algunos años atras.

Es de presumir, sin embargo, que cualesquiera que sean las circunstancias porque atraviesa el país, el tráfico de este ferrocarril no irá a ménos, pudiéndose fijar como mínimum el del año de que me ocupo.

La administracion, no pudiendo acrecentar el tráfico, ha dedicado el mas esmerado empeño en disminuir los gastos de esplotacion que solo llegaron a 887,650 pesos 31 centavos, o sea 30,573 pesos 61 centavos ménos que en 1877.

Esto nos da una proporcion de 54.28 por ciento entre las entradas i los gastos del tráfico.

La utilidad líquida del negocio fué de 734,512 pesos 81 centavos, superior a la de 1877 en 4,687 pesos 63 centavos. Este mayor beneficio alcanzado apesar de la notable baja en las entradas del tráfico, es debido en gran parte a la severa economía en la esplotacion.

La proporcion entre la útilidad líquida de la Empresa i su capi-

Digitized by Google

tal primitivo i acumulativo, fué de 4.50 por ciento. En 1877 llegó solo a 4.21 por ciento.

Durante el año de que me ocupo, el Supremo Gobierno recibió de la Empresa un exeso sobre la utilidad líquida, a saber:

En dinero	$ 749,856	26
En pasajes de militares, etc., fletes de especies estancadas, artículos de guerra, etc., etc.	24,137	31
En rieles usados, etc	8,818	84
	$ 782,812	41
Siendo la utilidad líquida	734,512	81
el exeso de	$ 48,299	60

se ha cargado al capital acumulativo de la Empresa.

Atendiendo a las instrucciones contenidas en la circular de US. de 19 de abril próximo pasado, he creido conveniente acompañar a este informe únicamente el estado de *Balance*, reservando los demas cuadros estadísticos para agregarlos impresos en la Memoria de la Empresa, que se publica separadamente. Cualquiera alteracion que se hiciera en esos estados, uniformados desde veinte años atras, haria mui difícil si no imposible su consulta i comparacion, que es de grandísima importancia en la estadística de todo ferrocarril.

Acompaño signados con las letras A i B los informes de los injenieros jefes de la línea i de la traccion. Por ellos se impondrá US. de la marcha i trabajos de esos departamentos.

Dios guarde a US.

A. Prieto i Cruz.

Al señor Ministro del Interior.

Digitized by Google

Digitized by Google

A.

DEPARTAMENTO DE INJENIEROS.

Valparaiso, diciembre 31 *de* 1878.

Señor Superintendente:

Tengo el honor de elevar a manos de Ud., el informe anual dedicado a dar cuenta, en resúmen, de los principales trabajos emprendidos durante el año con el objeto de aumentar o conservar las obras i edificios del ferrocarril.

Los trabajos aludidos se han limitado durante este año principalmente a la conservacion de las obras i edificios que ya existian. Las únicas obras nuevas que merecen mencionarse son las defensas contra el rio Aconcagua i contra el mar i empedrado del trayecto de la via férrea por la playa de Valparaiso.

Las obras en el rio se hicieron necesarias despues de las avenidas que tuvieron lugar a principios del año, las cuales variaron el canal principal del rio, quedando amenazados algunos trechos de línea que tenian sus terraplenes sin defensa aun contra las creces ordinarias, i otros insuficientemente defendidos contra avenidas grandes. En el primer caso se encontraban algunos terraplenes en Lo Campo, Ocoa, Cabritas i en el último los de Changres, Rabuco, Pachacama e Isla. Todos estos terraplenes han sido protejidos o reforzados con empedramientos, empleando en cada punto piedras de un volúmen adecuado para resistir la fuerza de la corriente. La cantidad total de piedra depositada en los taludes i al pié de los terraplenes ha sido de 16,000 metros cúbicos.

En la Punta de Chagres, la superficie del rio se elevó sobre el coronamiento del malecon construido por el propietario del fundo colindante al ferrocarril para la defensa de sus potreros; en consecuencia las aguas se desbordaron sobre la obra, destruyéndola por completo i arrastrando en su curso la mayor parte de los altos terraplenes entre la Punta i la Estacion de Chagres i una parte de la muralla de circunvalacion de esta estacion. Para evitar en adelante un daño semejante a la línea, i para poner fuera de peligro los comparativamente valiosos edificios de la estacion, se rehizo el malecon antiguo, que era compuesto de piedra de rio i pequeña de cerro con piedra de gran volúmen, dándole ademas mucho mayor altura i espesor. La lonjitud de esta obra es de 235 metros. La cantidad de piedra empleada en ella es de 7,000 metros cúbicos.

El empedrado del espacio en la playa de Valparaiso, ocupado por las vías férreas, fué ejecutado en virtud de una disposicion de la autoridad local. Consiste de piedra de rio, ocupando los intersticios una mezcla de brea i arena, que tiene por objeto impedir que las

Digitized by Google

piedras sean removidas por el embate de las olas del mar. La superficie del pavimento mide 23,500 metros cuadrados i su costo, esceptuando el trasporte por el ferrocarril, no alcanzó a 29,000 pesos, incluyendo en el costo la enmaderacion de los durmientes. Esta suma equivale al precio de 1 peso 24 centavos por metro cuadrado.

Con referencia a los trabajos de conservacion, los principales han consistido en las reparaciones de los edificios del ferrocarril; en la renovacion de durmientes, i en la reconstruccion de algunos puentes de secundaria importancia.

Lo invertido en las reparaciones de los edificios fuera i dentro de 27 estaciones del ferrocarril durante el año, ha sido próximamente de 30,000 pesos.

El número de durmientes que se han retirado de la via por su estado de deterioro ha sido de 17,000; los nuevos han sido principalmente de la madera de ciprés.

En cuanto a puentes, el principal trabajo ha sido: la reconstruccion de cinco machones i un estribo del puente de Rabuco, con albañilería de piedra i mezcla de cimiento Portland. La reconstruccion del pequeño puente de Ocoa que consiste de dos tramos de cuatro metros cada uno. Esta obra fué minada i en consecuencia destruida durante el temporal de mayo, por el efecto combinado del rio Aconcagua en su nuevo cauce i el gran caudal de agua que en esa ocasion conducia el estero. El nuevo puente, comparado con el antiguo, tiene doble espacio para el agua i sus cimientos se han construido a mucho mayor profundidad. Tambien se ha reconstruido el puente de la Laguna de Batuco, el que a causa de la mala calidad del terreno en que descansaban sus cimientos, se encontraba ruinoso. El nuevo puente tiene tres metros de tramo i se ha tratado de evitar el defecto del antiguo profundizando sus cimientos hasta un terreno mas sólido. Los tramos del puente al sur de la estacion de Colina fueron aumentados de tres a diez, por haber sido insuficientes en el invierno de 1877, para contener las aguas que se desbordaron del estero, i en consecuencia destruyeron un largo trecho de terraplen. En el último invierno ocurrió el mismo desborde; pero el puente fué suficiente para contener las aguas i todo daño fué evitado. En el puente de la Hermana Honda, de cinco metros de tramo, se han sustituido las vigas deterioradas de madera por otras de fierro laminado. En otros tres puentecitos de 45 decímetros de tramo cada uno, se han cambiado por su mal estado las vigas de madera por rieles inútiles para la via.

Con el estraordinario temporal que tuvo lugar el 31 de mayo, las defensas marítimas sufrieron algunos daños en varios puntos de la bahía i costa. En tres trechos entre Viña del Mar i el Baron las olas azotaron la línea con suficiente fuerza para remover la via e impedir por algunas horas la pasada de los trenes. Con el fin de impedir una repeticion de este perjuicio, se han construido en los trechos mas amenazados fuertes pretiles de albañilería de piedra i cimiento Portland que tiene una lonjitud total de trescientos metros. Los daños causados a las rampas de piedra que defienden la mayor parte de la línea férrea entre el Baron i Viña del Mar fueron opor-

Digitized by Google

tunamente reparados con trabajos que ofrecerán mayor resistencia que los antiguos. Estas reparaciones consistian principalmente en rehacer la rampa en los trechos dañados o en donde las olas habian abierto brechas, con piedras de mayor volúmen que las que habian sido desalojadas por el temporal. Este tambien levantó la cubierta i removió las piedras superiores de una parte del malecon de la Esplanada. El daño fué fácilmente reparado i la ocasion aprovechada para renovar toda la madera deteriorada con el objeto de impedir en adelante una repeticion del daño, se mejoró la parte superior del empedramiento i por medio de fuertes amarras de fierro se aseguró la cubierta al pilotaje de una manera mucho mas eficaz que ántes. La suma total invertida en los tres pretiles de albañilería, en las rampas de piedras i en el malecon de la Esplanada fué de diez mil doscientos setenta pesos ($ 10,270).

En lo tocante a cierros, se han reconstruido tres kilómetros de pirca de piedra, dándole la altura de 15 decímetros, que es mayor que las que tenian las reemplazadas cuando nuevas. Las plantaciones de zarzamora se han estendido al ramal de los Andes i otros puntos. En este año hubo ocasion de conocer de una manera positiva el serio peligro a que están espuestos los trenes en el trayecto que todavia tiene cierro de álamos. El temporal ya aludido derribó en Limache mas de 500 álamos, felizmente en circunstancias en que no pasaba por la alameda ningun tren. Este accidente paralizó el movimiento desde Limache por algunas horas. Fué tambien preciso derribar unos 600 álamos adicionales que amenazaban caer sobre los rieles. El resto, que son algunos miles, quedan en pié i por consiguiente es probable vuelva a repetirse el mismo accidente quizas con consecuencias lamentables.

Dios guarde a Ud.

JORJE S. LYON.

Al señor Superintendente del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

Digitized by Google

Digitized by Google

B.

Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

DEPARTAMENTO DE LOCOMOTORAS
I MAESTRANZA.

Valparaiso, diciembre 31 *de* 1878.

Señor Superintendente:

Cábeme la honra de elevar a manos de Ud., el informe de estilo concerniente a este departamento, cuya administracion desempeño desde el 1.° de noviembre último, a causa del lamentable fallecimiento de don Pedro Purves.

En el presente informe me limitaré a hacer una brevísima reseña de las obras i reparaciones de mayor importancia cuya ejecucion se ha llevado a cabo en el trascurso del año que espira.

LOCOMOTORAS.—A escepcion de cuatro de ellas, que se encuentran actualmente en reconstruccion o recibiendo reparaciones radicales, el resto se encuentra en buen estado de servicio. La conservacion i reparacion de esta seccion del equipo rodante de la empresa ha podido ser atendida con mayor esmero i facilidad, durante el período de que doi cuenta, en atencion a que las necesidades del servicio han sido algo mas reducidas.

VENCEDORA, NÚM. 2; OBSTÁCULOS, NÚM. 3, I RECOMPENSA, NÚM. 5.—A estas tres locomotoras se les tornearon las ruedas, se les renovaron las cajas graseras de los ejes i se les cambiaron algunos tubos de los calderos.

PORVENIR, NÚM. 6.—Se le renovaron cuatro planchas del caldero, i toda su maquinaria fué ajustada nuevamente.

VALPARAISO, NÚM. 7.—Se le renovó el fogon por uno nuevo de cobre fabricado en la maestranza, i se le ajustó toda su maquinaria.

COLINA, NÚM. 11.—Ha sido completamente reconstruida. El caldero antiguo fué reemplazado por otro nuevo traido de Europa.

TILTIL, NÚM. 13.—En estado de reconstruccion como la anterior.

MAPOCHO, NÚM. 14.—Ha recibido una reparacion completa. Se le renovaron todos los tubos del caldero i este último fué reforzado con nuevas amarras.

Los cilindros fueron acepillados i las ruedas de la máquina i ténder fueron torneadas, cambiándosele las antiguas cajas graseras por nuevas.

BATUCO, NÚM. 18.—Ha sido alterada en la misma forma que lo fué la locomotora núm. 17 el año pasado.

PASO-HONDO, NÚM. 22.—Recibió las mismas reparaciones que la máquina núm. 6 ya mencionada. Se le renovaron ademas todos los tubos del caldero.

Digitized by Google

ARANDA, NÚM. 27.—Se le reemplazó el caldero en servicio por uno de repuesto i se procedió a la reparacion del primero. Al mismo tiempo se le tornearon las ruedas i se le cambiaron las cajas graseras.

QUILÍPUÉ, NÚM. 30; SAN FELIPE, NÚM. 38, I BELLA-VISTA, NÚM. 39.—Recibieron idénticas reparaciones a las mencionadas en la antedicha.

OCOA, NÚM. 33.—Se le renovaron los cilindros por otros nuevos de repuesto. Las ruedas de la máquina i el ténder fueron todas torneadas. Todos los tubos del caldero fueron estraidos i reemplazados por nuevos.

A mas de las ya mencionadas, han sido torneadas las ruedas de las locomotoras núms. 20, 23, 25, 26, 31, 36, 40, 41, 42, 45, 48, 49, 50, 51 i 54.

Se estrajeron i renovaron trescientos noventa i ocho tubos de los calderos de las mismas.

Se pintaron i barnizaron las locomotoras núms. 11, 14, 18, 27, 30, 33, 38 i 39.

La distancia que han recorrido las locomotoras durante el año que termina, es menor en 135,784 kilómetros que la recorrida durante el año anterior, segun se deja ver por el siguiente cuadro:

	DISTANCIA RECORRIDA.		1878.	
	en 1877.	en 1878.	Aumento.	Dismin.
Por trenes espresos.....	316,014	196,423	.....	119,591
Por id. ordinarios de pasajeros.....	217,274	223,211	5,937	.....
Por id. de carga.....	436,433	407,058	.....	29,375
Por id. mistos	141,103	140,574	.....	529
Por locomotoras remolcadoras.....	91,066	88,305	.....	2,761
Por id. armando trenes..	94,898	114,020	19,122	.....
Por id. lastradoras.....	37,527	28,940	.....	8,587
TOTAL.....	1.334,315	1.198,531	25,059	160,843
Ménos.....	.....	.....	.....	25,059
DIFERENCIA.....	.....	.....	.....	135,784

La supresion del tren espreso de 5.15 P. M., durante la mayor parte del año, hace la diferencia que se nota en el kilometraje de los trenes espresos, relativamente al año anterior.

COCHES.—Esta porcion del equipo está en buen estado de servicio; pero forzoso me será repetir la observacion que hacia mi an-

Digitized by Google

tecesor en su informe del año próximo pasado, refiriéndose a la urjente necesidad que hai de encargar materiales de tapicería a Europa para la renovacion de la obra interior de la mayor parte de los coches de 1ª i 2ª clase.

Durante el período que abraza este informe, se han ajustado a las ruedas de los coches 37 llantas nuevas de acero.

En el mismo período de tiempo se levantaron 18 coches de 1ª, 13 de 2ª, 9 de 3ª i 7 carros de equipajes; se les estrajeron i tornearon las ruedas, renovándoseles los bronces de las cajas graseras.

El último de los cuatro coches-dormitorios que poseia la empresa ha sido convertido en un carro salon de 1.ª clase.

Se han pintado i barnizado 9 coches de 1.ª clase, 5 de 2.ª, 10 de 3.ª i 10 carros de equipajes.

CARROS DE CARGA.—La conservacion de esta otra importante seccion del equipo ha sido debidamente atendida.

Se han reconstruido 16 carros de diferentes clases, utilizándose toda la obra de fierro de los antiguos.

Se han ajustado a las ruedas de los carros 18 llantas nuevas de acero, en reemplazo de otras antiguas ya gastadas. Se reemplazaron 43 ejes antiguos de fierro por nuevos de acero, i finalmente, se pintaron 56 carros de varias descripciones.

MAESTRANZA.—Toda la maquinaria que forma parte de ella se encuentra en excelente condicion.

En el curso del año que termina, se trasladó al taller de calderería la máquina grande para curvar planchas que se construyó en la maestranza el año pasado. Se trasladaron al mismo taller las máquinas grandes i pequeñas de punzon i tijera, dotándoseles con los accesorios correspondientes, tales como ejes de trasmision, poleas, etc., etc. Se construyó un pescante en este mismo taller.

Para dar movimiento a las máquinas con que ahora cuenta el taller de calderería, se ha aprovechado una de las bombas de patente de Robertson, obsequiadas a esta empresa por el Supremo Gobierno. Se tendió una cañería para conducir desde los calderos de la maestranza el vapor que le dá movimiento.

Los calderos antiguos que servian en la maestranza fueron reemplazados por los calderos separados de las locomotoras «Colina» i «Tiltil».

Se construyó en la maestranza un taladro vertical i se le dió colocacion en ella misma.

En vista del buen resultado obtenido de los pozos artesianos, que se formaron en el terreno el año pasado, se construyó otro pozo igual a los anteriores, i la provision de agua para la estacion del Baron ha aumentado en proporcion.

Las piezas de fierro fundidas durante el año en el taller de fundicion arrojan un peso de 95,377 kilógramos.

El peso del fierro forjado en piezas nuevas por medio del martillo a vapor sube a 36,199 kilógramos.

Dios guarde a Ud.

G. WALKER.

Al señor Superintendente del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

Digitized by Google

Digitized by Google

NÚM. 6.

CONSEJO DIRECTIVO DEL FERROCARRIL ENTRE SANTIAGO I VALPARAISO.

Valparaiso, junio 9 de 1879.

Señor Ministro:

Tengo el honor de pasar a manos de US. el presupuesto detallado de gastos que la Empresa consulta para el año próximo de 1880, ascendente a 1.179,071 pesos.

El Consejo Directivo al formarlo ha cuidado mantener iguales i aun disminuir varias partidas del presupuesto vijente; sin embargo el total es mayor en 11,330 pesos a causa de haber aumentado las partidas destinadas a la compra de rieles, durmientes i otros materiales para la reparacion de la via.

Habiendo la administracion recibido órdenes del Supremo Gobierno para no invertir las cantidades destinadas en los presupuestos de los tres últimos años a la adquisicion de estos materiales, US. comprenderá que es indispensable atender ahora en mayor escala a la reparacion de la via. Si así no se hiciera, la seguridad del tráfico peligraria i en mui poco tiempo mas el Estado tendria que soportar el crecidísimo gasto que exijiria la completa reparacion de la via.

Estas circunstancias inducen al Consejo a esperar que US. se servirá mantener la integridad del presupuesto que ha discutido i aprobado para el año próximo.

Dios guarde a US.

EULOJIO ALTAMIRANO.

Al señor Ministro del Interior.

Digitized by Google

Digitized by Google

NÚM. 161.

Valparaiso, mayo 21 *de* 1879.

Señores del Consejo:

Adjunto paso a Uds. el presupuesto detallado de los gastos que consulta para el año de 1880 el ferrocarril entre Santiago i Valparaiso con el Ramal de Las Vegas a San Felipe i Los Andes.

Dicho presupuesto asciende a 1.179,071 pesos i es mayor al del año corriente en 11,330 pesos.

En él se han consultado nuevas economías i su exceso proviene del aumento de las partidas destinadas a la compra de rieles, durmientes i otros materiales para la conservacion i renovacion de la via que se hace indispensable despues de tres años en que se ha dejado de atenderla para economizar las cantidades presupuestadas anualmente para adquisicion de materiales con ese objeto: todo segun órdenes espresas del Supremo Gobierno.

Vuelvo en esta ocasion como en años anteriores a llamar la atencion del Consejo a que el presupuesto debe necesariamente contener todos los gastos posibles de la empresa en su completo movimiento, i que su consignacion no significa el gasto sino la prevision, a fin de atender sin embarazos ni dificultades las exijencias del tráfico que pueda sobrevenir, que depende de circunstancias imposibles de preveer i que debe, sin embargo, toda empresa de acarreo servir sin demora alguna.

Verbalmente esplicaré al Consejo las pocas alteraciones que se han hecho en el presupuesto para el próximo ejercicio.

Dios guarde a Uds.

A, Prieto i Cruz.

A los señores del Consejo Directivo del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

PROYECTO

DE PRESUPUESTO

DEL

FERROCARRIL ENTRE SANTIAGO I VALPARAISO.

PRESUPUESTO detallado de los gastos que consulta para el año de 1880 el Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, con el ramal de Las Vegas a San Felipe i Los Andes.

ITEM 1.° SUELDOS DE EMPLEADOS FIJOS.	PARCIALES.	TOTALES.
Sueldo del superintendente. Lei de 10 de junio de 1864	500	6,000
Id. del secretario. Id. id.	66 66	800
Gratificacion al mismo como abogado de la empresa. Lei de presupuestos.	100	1,200
Id. del jefe de contabilidad. Id. id.	250	3,000
Id. del oficial primero, tenedor de libros. Id. id.	100	1,200
Id. del id. segundo, fiscal i cajero de boletos sellados. Id. id.	100	1,200
Id. del cajero. Id. id.	141 66	1,700
Id. del guarda-almacenes de repuestos. Id. id.	100	1,200
Id. del inspector jeneral del tráfico. Id. id	208 33	2,500
A la vuelta	1,566 65	18,800

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
De la vuelta.....	1,566 65	18,800
Sueldo del injeniero en jefe de la línea. Lei de presupuestos	333 33	4,000
Id. del id. jefe de locomotoras i maestranza. Id. id.....	....	3,500
Total del item 1.°..... ..	....	26,300

ITEM 2.°

SUELDOS DE EMPLEADOS A CONTRATA.

Trenes.

Sueldo de dos conductores de trenes espresos, con ciento cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos cada uno	3,400	
Id. de dos id. de id. de 10 A. M., con ciento dieziseis pesos sesenta i seis centavos cada uno...	2,800	
Id. de dos id. de id. de 10.35 P. M., mistos nocturnos, con cien pesos cada uno.....	2,400	
Id. de un conductor de trenes entre Las Vegas i Los Andes, para cuando corran los espresos, cien pesos	1,200	
Id. de un id. entre Valparaiso i Quillota i especiales a Viña del Mar, cien pesos.....	1,200	
Id. de cinco conductores de trenes de carga diurnos, con setenta i cinco pesos cada uno.....	4,500	
Id. de cinco id. nocturnos, con ochenta i tres pesos treinta i tres centavos cada uno...	5,000	
Id. de un id. diurno a Quiliota, sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos	800	
Al frente.....	21,300	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
Del frente.....	21,300	....
Sueldo de dos guarda-equipajes de los trenes de pasajeros de 10 A. M., con sesenta pesos cada uno.....	1,440	
Id. de un id. de id. a Quillota, cuarenta i cinco pesos.....	540	
Id. de un id. de Los Andes, euarenta i un pesos sesenta i seis centavos.	500	
Id. de cuatro palanqueros de los trenes espresos de pasajeros, con cincuenta i cinco pesos cada uno.	2,640	
Id. de seis id. de trenes de pasajeros de 10 A. M., con cuarenta pesos cada uno.....	2,880	
Id. de uno de id. del id. de Quillota, treinta i cinco pesos.....	420	
Id. de uno id. del tren a Los Andes, treinta pesos.....	360	
Id. de dos cabos de palanqueros de los trenes mistos nocturnos, con cincuenta pesos cada uno.....	1,200	
Id. de nueve cabos de palanqueros de los trenes mistos nocturnos de carga, con cuarenta pesos cada uno	4,320	
Id. de diez palanqueros de los id. mistos nocturnos, con treinta pesos cada uno.....	3,600	
Id. de cincuenta i seis id. de trenes de carga, con veinticinco pesos cada uno	16,800	56,000
ESTACIONES.		
Puerto.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos...	840	
Id. del ayudante i guarda-ayudante, con cuarenta pesos cada uno.....	480	
Id. de guardas i cargadores..... ...	480	1,800
A la vuelta.....	....	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
De la vuelta.	....	....
Bella-Vista.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos...	840	
Id. del ayudante i guarda-equipajes, cuarenta pesos.....	480	
Id. del portero, veinticinco pesos.....	300	
Id. de guardas i cargadores.....	640	2,260
Baron.		
Sueldo del jefe de estacion, doscientos pesos.	2,400	
Id. del primer ayudante de id., cien pesos	1,200	
Id. del segundo mayordomo de id., ochenta i tres pesos treinta i tres centavos	1,000	
Id. del tercero id., sesenta pesos.....	720	
Id. del boletero principal, cien pesos .	1,200	
Id. del segundo id., setenta i cinco pesos.	900	
Id. del guarda-equipajes, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos.	1,000	
Id. del ayudante del id., cincuenta pesos.....	600	
Id. del inspector del telégrafo, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos	1,000	
Id. del primer ayudante de id., cincuenta pesos.....	600	
Id. del segundo, tercero i cuarto ayudantes del inspector de telégrafos, con cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos cada uno...	1,500	
Id. del bodeguero remisor del Baron, ciento sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	2,000	
Id. del primer ayudante de id., ochenta i tres pesos treinta i tres centavos	1,000	
Al frente.....	15,120	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
Del frente.....	15,120	....
Sueldo del segundo ayudante del bodeguero remisor del Baron, setenta i cinco pesos.....	900	
Id. del tercero id., sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	800	
Id. del cuarto id., cincuenta i ocho pesos treinta i tres centavos.....	700	
Id. del quinto id., cincuenta pesos.....	600	
Id. de los id. 6.°, 7.°, 8.° i 9.°, con cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos cada uno.....	2,000	
Id. de los id. ausiliares, con treinta i tres pesos treinta i tres centavos cada uno.....	1,200	
Id. de cinco id., con treinta pesos cada uno.....	1,825	
Id. del bodeguero receptor del Baron, ciento sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	2,000	
Id. del primer ayudante de id., ochenta i tres pesos treinta i tres centavos	1,000	
Id. del segundo id., setenta i cinco pesos.	900	
Id. del tercero id., sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	800	
Id. del cuarto id., cincuenta i ocho pesos treinta i tres centavos.....	700	
Id. de los id. 5.°, 6.°, 7.°, 8.°, 9.° i 10, con cincuenta pesos cada uno....	3,600	
Id. de los id. 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 i 20, con cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos cada uuo.....	5,000	
Id. de los id. 21, 22 i 23, con treinta i tres pesos treinta i tres centavos cada uno.....	1,200	
Id. de cuatro armadores de trenes, ciento treinta pesos.....	1,560	
A la vuelta.....	39,905	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
De la vuelta.....	39,905	....
Sueldo de dos conductores de trenes al Matadero, sesenta pesos.....	720	
Id. de tres cambiadores, ochenta i cinco pesos.....	1,020	
Id. de tres bueyeros, setenta i cinco pesos.....	900	
Id. de dos carperos, cuarenta pesos....	480	
Id. de siete guardas de bodega, con veinte pesos cada uno.....	1,680	
Id. de siete porteros de noche, con veinte pesos cada uno.....	1,680	
Id. de un farolero i policial, veinte pesos	240	
Id. de dos cabos de serenos, con cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos cada uno.....	1,000	
Id. de cinco porteros de dia, con treinta pesos cada uno.....	1,800	
Id. de tres id. de id., con veinte pesos cada uno.....	720	
Id. de ocho guardas de noche, con veinte pesos cada uno.....	1,920	
Id. de dos pesadores de equipajes, con veinte pesos cada uno.....	480	
Id. de diez limpiadores de coches.....	3,180	
Id. del contratista por pesar carga, cargar i descargar carros.....	16,000	71,725
Viña del Mar.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos..	840	
Id. de un telegrafista, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. de guardas i cargadores.....	600	1,840
Salto.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Al frente.....	840	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES
Del frente.....	840	....
Sueldo de guardas i cargadores.....	240	1,080
Quilpué.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Id. de guardas i cargadores..... ...	900	1,740
Peña Blanca.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Id. de guardas i cargadores.....	460	1,300
Limache.		
Sueldo del jefe de estacion, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos.....	1,000	
Id. del ayudante i guarda-equipajes, cuarenta i un peso sesenta i seis centavos.....	500	
Id. del bodeguero, sesenta pesos.....	720	
Id. de un telegrafista, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. de guardas i cargadores.....	1,800	4,520
San Pedro.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos..	840	
Id. del telegrafista, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. de guardas i cargadores.....	1,260	2,500
Quillota.		
Sueldo del jefe de estacion, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos.....	1,000	
Id. de un bodeguero, sesenta pesos....	720	
A la vuelta.....	1,720	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
De la vuelta.....	1,720	....
Sueldo del ayudante i guarda-equipajes, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. del id. de bodega, treinta pesos....	360	
Id. de un telegrafista, cuarenta i un pesos sesenta i seis ceutavos.....	500	
Id. de un id. ayudante, treinta pesos..	360	
Id. de guardas i cargadores..... ...	2,560	6,000
La Cruz.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos..	840	
Id. de un telegrafista, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. del ayudante i mayordomo de estacion, treinta pesos.....	360	
Id. de guardas i cargadores..... ...	1,000	2,600
La Calera.		
Sueldo del jefe de estacion, cien pesos.....	1,200	
Id. de un bodeguero, setenta pesos....	840	
Id. de un ayudante i maestre-equipajes, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos	500	
Id. de un telegrafista, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. del mayordomo i empleado de bodega, treinta pesos.....	360	
Id. de guardas i cargadores.	2,500	5,900
Ocoa.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos..	840	
Id. de un telegrafista, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. de guardas i cargadores....	1,100	2,340
Al frente..	....	....

Digitized by Google

	PARNIALES.	TOTALES.
Del frente.....	....	....
Las Vegas.		
Sueldo de un telegrafista, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. de un guarda, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. de tres guardas, con veinte pesos cada uno.....	720	1,720
Chagres.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos..	840	
Id. de un telegrafista, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. de guardas i cargadores..... ...	1,000	2,240
San Roque.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos..	840	
Id. de un telegrafista, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. de guardas i cargadores..... ...	960	2,200
San Felipe.		
Sueldo del jefe de estacion, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos.....	1,000	
Id. del ayudante i maestre-equipajes, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. del bodeguero, sesenta pesos.....	720	
Id. del ayudante de bodega, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. de un telegrafista, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. de un capataz, treinta pesos.....	360	
Id. de guardas i cargadores.	2,200	5,680
A la vuelta.....	....	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
De la vuelta.....	....	....
Curimon.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos..	840	
Id. de un telegrafista, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. de guardas i cargadores..... ...	1,800	3,040
Los Andes.		
Sueldo del jefe de estacion, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos.....	1,000	
Id. de un ayudante i guarda-equipajes, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. de un bodeguero, sesenta pesos....	720	
Id. de un telegrafista, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. de guardas i cargadores..... ...	2,000	4,720
Llaillai.		
Sueldo del jefe de estacion, setenta pesos..	840	
Id. del ayudante i guarda-equipajes cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos...	500	
Id. de un telegrafista, cincuenta pesos.	600	
Id. de un ayudante de id., veinticinco pesos	300	
Id. de dos policiales i guardianes de plataforma, a dieziocho pesos cada uno	432	
Id. de guardas i cargadores....	1,000	3,672
Montenegro.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Id. del telegrafista del Tabon, cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos	500	
Al frente.....	1,340	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
Del frente.....	1,340	.....
Sueldo del guarda del Tabon..	180	
Id. de guardas i cargadores.....	400	1,920
Tiltil.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos	840	
Id. de guardas i cargadores.....	360	1,200
Lampa.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Id. de guardas i cargadores.....	360	1,200
Batuco.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Id. de guardas i cargadores.....	500	1,340
Colina.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Id. de guardas i cargadores.....	800	1,640
Quilicura.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Id. de guardas i cargadores.....	560	1,400
Renca.		
Sueldo del jefe de estacion i telegrafista, setenta pesos.....	840	
Id. de guardas i cargadores.....	560	1,400
A la vuelta.....	....	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
De la vuelta.....	.....	.....
Santiago.		
Sueldo del jefe de estacion, incluso casa, doscientos pesos.....	2,400	
Id. del boletero i recaudador de fletes, cien pesos.....	1,200	
Id. del ayudante de la boletería, cincuenta pesos.....	600	
Id. del mayordomo de estacion, sesenta pesos.....	720	
Id. del guarda-equipajes, cincuenta i ocho pesos treinta i tres centavos.....	700	
Id. del ayudante de id., cincuenta pesos.....	600	
Id. del primer telegrafista, cincuenta pesos.....	600	
Id. del 2º id., treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. del bodeguero remisor, ciento veinticinco pesos.....	1,500	
Id. del primer ayudante, sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	800	
Id. del 2º id., cincuenta i ocho pesos treinta i tres centavos.....	700	
Id. del 3º id., cincuenta pesos.....	600	
Id. de cuatro ayudantes, con cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos cada uno.....	2,000	
Id. de dos id., con treinta i tres pesos treinta i tres centavos cada uno..	800	
Id. de un bodeguero receptor, ciento veinticinco pesos.....	1,500	
Id. del primer ayudante, sesenta pesos.....	720	
Id. del 2º id., cincuenta pesos.....	600	
Id. del 3º id., cuareuta i un pesos sesenta i seis centavos.....	500	
Id. del 4º id., treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Al frente.....	17,340	.....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
Del frente.....	17,340	.....
Sueldo del 5.° i 6.° ayudante de bodeguero remisor, cada uno treinta i tres pesos treinta i tres centavos.	800	
Id. de dos cabos de cargadores i serenos, con treinta pesos cada uno..	720	
Id. de cinco guardas de bodega i plataforma, con veinte pesos cada uno.....	1,200	
Id. de dos palanqueros	540	
Id. de un bueyero, veinte pesos.....	240	
Id. de un policial, dieziocho pesos.....	216	
Id. de seis serenos, con veinte pesos cada uno.....	1,440	
Id. de cuatro limpiadores de coches, con veinte pesos cada uno.....	960	
Id. de dos porteros, con dieziocho pesos cada uno.....	432	
Id. de once pesadores de bodega.....	2,409	
Id. de los cargadores para cargar i descargar carros.....	10,000	35,837
ADMINISTRACION.		
Sueldo del oficial 1.° de la Superintendencia, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos.....	1,000	
Id. del ausiliar de la id., cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos..	500	
Id. del jefe de contabilidad, su remuneracion, segun contrata, por el servicio del ramal, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos.....	1,000	
Id. del oficial 1.° id., id., cien pesos...	1,200	
Id. del id. 2.° id., id., sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	800	
Id. del cajero por id. id., feble i mal contado, sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	800	
Id. del guarda-almacenes de repuesto, por id. id., veinticinco pesos.....	300	
A la vuelta.....	5,600	.....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
De la vuelta.....	5,600	....
Sueldo del inspector jeneral del tráfico, por el servicio del ramal, cincuenta i dos pesos seis centavos.	625	
Id. del injeniero en jefe de la línea, por id. id., ochenta i tres pesos treinta i tres centavos..... ...	1,000	
Id. del id. id. de locomotoras i maestranza, por id. id., setenta i dos pesos noventa centavos..... ...	875	
Id. del oficial 3.° de la contaduría, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos.....	1,000	
Id. del id. 4.° de la id., setenta pesos..	840	
Id. de tres ausiliares de la id., con sesenta pesos cada uno.....	2,160	
Id. de id. de la id., con cincuenta pesos cada uno.....	1,800	
Id. del portero sellador de boletos i encuadernador, treinta i tres pesos treinta i tres centavos.....	400	
Id. del segundo guarda-almacenes de repuesto, setenta i cinco pesos...	900	
Id. del mayordomo despachero del mismo almacen, treinta i cinco pesos	420	
Id. de dos ayudantes despacheros de id., con treinta pesos cada uno...	720	
Id. del contador de boletos, veinte pesos.....	240	16,580
INJENIEROS.		
Sueldo del injeniero de la via i obras, ciento sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	2,000	
Id. del id. de la oficina, doscientos veinticinco pesos.....	2,700	
Al frente..	4,700	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
Del frente.....	4,700	....
Sueldo de un dibujante, ciento cincuenta pesos	1,800	
Id. de un contador i pagador, ciento cuarenta i un pesos sesenta i seis centavos.....	1,700	
Id. de dos ausiliares.....	1,800	10,000
MAESTRANZA.		
Sueldo del secretario de esta seccion, ochenta i tres pesos treinta i tres centavos	1,000	
Id. del escribiente ausiliar, cincuenta i ocho pesos treinta i tres centavos	700	
Id. del mayordomo jeneral de maestranza i talleres, a contrata, ciento sesenta i seis pesos sesenta i seis centavos.....	2,000	
Id. del jefe de locomotoras en Valparaiso, segun contrato, doscientos pesos	2,400	
Id. del id. de Llaillai, segun id., doscientos veinte pesos.....	2,640	
Id. del id. de Santiago, ciento ochenta i tres pesos treinta i tres centavos	2,200	
Id. de doce maquinistas, segun contratos vijentes, con ciento treinta pesos cada uno.....	18,720	
Id. de doce obreros de maestranza, segun id., con ciento veinte pesos cada uno.....	17,280	46,940
Total del item 2.°..... ...	....	304,794

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
ITEM 3.°	....	....
JORNALES.		
Maestranza.		
Para veinte maquinistas que se contratan a jornal diario, segun las necesidades del servicio próximamente, ciento treinta pesos cada uno.	31,200	
Para treinta i ocho fogoneros id. id., con sesenta i cuatro pesos..... ...	29,184	
Para sesenta mecánicos i aprendices, cuyo jornal diario varia desde cincuenta centavos hasta cuatro pesos i cuyo término medio es de cincuenta i seis pesos.....	40,320	
Para ochenta i cuatro limpiadores i carboneros, a setenta centavos diarios, veintidos pesos.....	22,176	
Para cincuenta peones a id. id., veinte pesos.	12,000	
Para seis fundidores, cuyo jornal diario varia de setenta centavos hasta cuatro pesos, término medio, setenta i cinco pesos.....	5,400	
Para cincuenta carpinteros, cuyo jornal diario varia de dos a cuatro pesos cincuenta centavos, cada uno sesenta pesos.....	36,000	
Para doce herreros, cuyo jornal diario varia de dos a cuatro pesos, cada uno ochenta pesos.....	11,520	
Para veintidos majadores, a un peso veinticinco centavos por dia, treinta i cinco pesos.....	9,240	
Para treinta caldereros, cuyo jornal diario varia de un peso cincuenta centavos a cuatro pesos, cincuenta pesos	18,000	
Al frente.....	215,040	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
Del frente.....	215,040	....
Para seis tapiceros, cuyo jornal diario varia de cincuenta centavos a dos pesos setenta i cinco id., cada uno cuarenta pesos.....	2,880	
Para ocho pintores, cuyo jornal diario varia de dos pesos cincuenta centavos a cuatro pesos, cada uno cincuenta pesos.....	4,800	222,720
CONSERVACION DE LA VIA.		
Para seis jefes de seccion	8,000	
Para un id. de taller.....	1,300	
Para tres administradores de trabajos.....	3,500	
Para cinco ayudantes de los jefes de seccion.	2,500	
Para dieziseis carpinteros i oficiales.....	9,000	
Para diez albañiles id.....	4,500	
Para ocho herreros id.....	4,000	
Para dos pintores id.....	1,000	
Para doscientos peones i mineros.....	40,000	
Para cincuenta cabos de cuadrillas.....	17,000	90,800
POLICÍA DE LA VIA.		
Para cincuenta i seis guarda-vias.....	12,000	
Para cuarenta i dos guarda-puertas.....	7,500	
Para veinte bomberos.....	4,500	
Para sesenta i dos cambiadores.....	13,500	
Para dos señaleros.....	500	38,000
Total del item 3º.....	....	351,520

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
ITEM 4º	.....	.....
PARA ARTÍCULOS I MATERIALES QUE DEBERÁN CONSUMIRSE EN EL AÑO.		
Maestranza.		
20,000 toneladas carbon de piedra calculando su valor a siete pesos tonelada.	140,000	
400 id. carboncillo para fragua, id. id. a catorce pesos id.....	5,600	
140 id. carbon cocke para fundicion, id. id. a treinta pesos id.....	4,200	
45,000 litros de aceite de manteca, a treinta i cinco centavos cada uno.	15,750	
20,000 kilógramos de sebo, a treinta centavos cada uno.....	6,000	
20,000 id. de hilas, a diezisiete centavos id.	3,400	
12,000 id. de grasa preparada, a veinticinco centavos id.....	3,000	
1,000 litros de aceite de linaza, a cuarenta i dos centavos id.....	420	
4,000 id. de parafina para máquinas, a dieziseis centavos id.....	640	
600 id. de aguarraz, a cuarenta i dos centavos id.	252	
1,000 id. de barniz fino, a un peso veintiseis centavos id.....	1,260	
1,000 kilógramos azarcon, a veinticuatro centavos id.....	240	
2,000 id. pintura blanca, a veinticuatro centavos id..	480	
300 id. de jabon a veintiseis centavos id.	78	
2,000 id. de cáñamo en rama, a treinta i dos centavos id.....	640	
300 id. de goma elástica en planchas, a dos pesos cincuenta centavos id.	750	
4,000 hojas esmeril, a dos centavos cada una.....	80	
Al frente.....	182,790	.....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
Del frente.....	182,790	.....
800 hojas de lata, a 15 centavos cada una.....	120	
1,000 ladrillos para limpiar, a siete centavos cada uno.....	70	
2,000 kilógramos de clavos surtidos, a dieziseis centavos id.....	320	
100,000 id. fierro en lingote, a tres centavos id.....	3,000	
15,000 id. de fierro en plancha, a quince centavos id.....	2,250	
25,000 id. id. en barra, a doce centavos id.....	3,000	
5,000 id. de cobre en planchas, a sesenta centavos id.....	3,000	
1,000 id. de estaño en barra, a cincuenta i ocho centavos id.....	580	
500 id. de antimonio, a cuarenta centavos id.....	200	
4,000 id. de acero de resortes, a veinticinco centavos id.....	1,000	
2,000 id. id. fundido, a cuarenta centavos id.....	800	
Varios artículos de tapicería para coches..	4,000	
16,000 chocos de álamo para frenos, a veinte centavos cada uno.....	3,200	
1,000 metros superficiales de pino del oregon, a noventa centavos metro.....	900	
1,000 id. id. americano, a un peso veinte centavos id.....	1,200	
Varios artículos de ferretería, etc., cuyo valor calculado es de.....	10,000	
4,000 tablones lingue, a un peso cincuenta centavos cada uno.....	6,000	222,430
INJENIEROS.		
3,000 toneladas de rieles de acero con sus eclisas, pernos, tuercas, clavos rieleros i tirantes.....	200,000	
A la vuelta.....	200,000	.....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
De la vuelta.....	200,000	....
15 juegos de cambio i cruzamientos de via	1,700	
10 toneladas de fierro galvanizado..	1,000	
20,000 durmientes.....	20,000	
200 metros cúbicos de madera.....	4,000	
30,000 ladrillos.....	800	
30,000 tejas.....	700	
50,000 adobes.....	800	
5,000 decálitros de creosoto.....	1,100	
30 toneladas carbon para fragua....	400	
80 id. cal viva.....	800	
60 id. cimiento Portland.....	1,000	
20 id. fierro en barra.....	1,400	
1,000 litros aceite de linaza..... ...	500	
2 toneladas de pintura.....	500	
500 palas de acero.....	500	
2,000 litros de aceite para máquina.....	800	
Artículos adicionales en pequeñas cantidades.....	5,000	241,000
Total del item 4.°.....	....	463,430
ITEM 5.°		
PARA GASTOS DE ESCRITORIO, IMPRESIONES, ALUMBRADO, ARRIENDO DE LOCALES, PAGO DE CONTRIBUCIONES, INDEMNIZACION POR PÉRDIDAS I AVERIAS I DEMAS GASTOS JENERALES DE LA EMPRESA.		
Para útiles de escritorio de cincuenta i cinco oficinas de la empresa, inclusas las de veintisiete estaciones, bodegas, escritorios de equipajes, mas las de maestranza, de injenieros, etc., se incluye tambien la adquisicion de libros grandes i chicos, rayados i sin rayar, copiadores de prensa, libretas, guias, etc.....	4,000	
Al frente.....	4,000	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTALES.
Del frente.....	11,000	....
Para impresiones de boletos, tarifas de todas clases i avisos sueltos, inserciones de avisos en los diarios, suscriciones a periódicos, etc.....	4,000	
Para arriendo de habitaciones del bodeguero de la Calera, miéntras la empresa se la construye.....	120	
Para pago de gas que se consume en el alumbrado del embarcadero, patios, talleres, bodegas i demas oficinas del Baron i Santiago.	12,500	
Para pago de las contribuciones de sereno de las estaciones de Bellavista, Baron, Limache, Quillota i Santiago.....	2,757	
Para regular i componer el cronómetro i los relojes de las estaciones i oficinas de la línea.....	250	
Para atender a los gastos menores que demanda la conduccion de tesoro al banco, coches, portes de cartas, cartero, pago de casilla en el correo, pólizas i manifiestos para despachos de aduana, etc., etc., i portes de cartas i sellos de letras que cobran los señores Antonio Gibbs e Hijos, como ajentes de la empresa en Inglaterra.....	600	
Para gastos judiciales en pago de procurador i en la comparecencia de testigos e indemnizaciones por daños causados a personas en accidentes.....	1,500	
Para pasajes de mar i adelantos a nuevos maquinistas i operarios contratados en el estranjero qne debe pagar la empresa, segun las estipulaciones de sus contratos.....	1,500	
A la vuelta.....	27,227	....

Digitized by Google

	PARCIALES.	TOTAL.
De la vuelta.....	27,227	....
Para gastos variables del ramo de carga, en pago por pérdidas i averías, accidentes, lluvias i recursos judiciales, i en gratificaciones i costo de remover i cuidar carga en casos de accidentes.....	5,000	
Para renovacion i manutencion de veinticinco bueyes que se emplean en la movilizacion de carros en las estaciones de Valparaiso, Limache, Quillota, Calera, Chagres, Curimon, Andes, Llaillai i Santiago.....	800	33,027
Total del item 5.°..... ...	....	33,027
SUMAN LOS GASTOS JENERALES DE LA EMPRESA, QUE SE CONSULTAN PARA 1880, SEGUN		
RESÚMEN.		
Item 1º Sueldos de empleados fijos.....	26,300	
— 2º Id. a contrata.....	304,794	
— 3º Jornales.....	351,520	
— 4º Artículos i materiales que deberán consumirse en el año.....	463,430	
— 5º Para gastos de impresiones, alumbrado, arriendo de locales, pago de contribuciones, indemnizacion por pérdidas i averías i demas gastos jenerales de la empresa...	33,027	1.179,071
TOTAL.....	....	1.179,071

Valparaiso, mayo 21 de 1879.

A. PRIETO I CRUZ,
Superintendente.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

Del Superintendente del Ferrocarril entre Santiago i Maule.

FERROCARRIL ENTRE SANTIAGO I MAULE.

Santiago, marzo 31 *de* 1879.

Señor Ministro:

Cumpliendo con lo que dispone el artículo 15 de la lei de 10 de junio de 1864, tengo el honor de pasar a manos de US. el informe del ferrocarril entre Santiago, orilla sur del Maule i Ramal de la Palmilla durante el año de 1878.

Léjos de haberse obtenido una mejora en las entradas jenerales de la Empresa, como lo dejaba suponer sucederia en mi nota de abril 9 de 1878 pasada al antecesor de US., los productos obtenidos han sido un poco menores que los del año anterior.

Segun el estado núm. 1, que se acompaña a los anexos, las entradas han sido como sigue:

Por pasajeros	$ 339,641 80
— equipajes	53,910 81
— bodegajes	4,516 47
— trenes especiales	1,820 20
— carga	429,743 55
— pasajes del Supremo Gobierno	8,944 34
Total	$ 838,577 17

Estos productos han ocasionado un movimiento de 80,518 pasajeros de primera clase, 40,065 de segunda i 283,905 de tercera, haciendo un total de 404,488 pasajeros i 1.362,329 quintales métricos de carga.

Comparados los productos i el número de pasajeros i quintales de

Digitized by Google

carga con los mismos del año anterior, se notará una diferencia en contra de este año de 6,625 pesos 85 centavos en los pasajeros, 223 pesos 87 centavos en la carga, 45 pesos 76 centavos en los bodegajes i 2,811 pesos 22 centavos en los equipajes.

En cambio, en los trenes especiales i pasajes del Supremo Gobierno, ha habido una diferencia a favor de 828 pesos 90 centavos en los primeros i 3,590 pesos 14 centavos en los segundos, lo que deja reducida la diferencia total de las entradas del año a 5,288 pesos 66 centavos ménos que el de 1877.

En el número de pasajeros las disminuciones continúan siendo mui fuertes, sobre todo en la tercera clase. Estas han sido de 10,967 pasajeros de segunda clase i 22,012 de tercera sobre las del año anterior i sobre las de 1874, época de mayor movimiento para este ferrocarril; 20,356 pasajeros de segunda clase i 111,375 de tercera.

La primera clase se mantiene sin disminuciones.

Es en el movimiento de pasajeros de tercera clase donde el estado de la crísis se hace sentir con mas fuerza; i en las disminuciones continuadas de año tras año donde se conoce que, léjos de disminuir aumenta desgraciadamente. Tal es lo que demuestra la estadística de pasajeros en los últimos cuatro años.

En la carga, es la buena o mala cosecha la que trae o nó movimiento al ferrocarril, pues la crísis apénas alcanza a afectar la carga de la mercadería estranjera, que ha disminuido un poco en su consumo.

Segun la cuenta de ganancias i pérdidas, documento núm. 2, la entrada total, agregando a los productos del tráfico los arriendos, trabajos de la maestranza para particulares ($ 2,019 81) e importe de rieles viejos recibidos del ferrocarril del Norte ($ 8,283 34), alcanzó solo a 848,880 pesos 32 centavos.

De esta cantidad se gastaron 509,145 pesos 11 centavos en el tráfico i 14,580 pesos 45 centavos en intereses pagados en Inglaterra, pérdida de cambio en la compra de letras i en el castigo de muebles, etc. Se le entregaron al Estado 8,944 pesos 34 centavos de pasajes, 631 pesos 28 centavos en rieles i 161,285 pesos en dinero como parte de utilidades.

Los 154,294 pesos 14 centavos restantes, es el saldo que se pasa a capital acumulado i que lo componen: el valor de los trabajos ejecutados en la seccion de Curicó al Maule i cancelacion de algunos saldos que se traian del año pasado.

Los gastos, como tendrá ocasion de notarlo US., han disminuido considerablemente, sin embargo que en ellos están figurando los de la seccion de Curicó al Maule, cuya seccion trabaja todavía con sé-

Digitized by Google

rias dificultades, que hacen subir sus gastos hasta figurar con un 95½ por ciento de las entradas. Esta parte del camino no ha traido hasta la fecha sino provechos para el público, pues la empresa no ha reportado utilidad alguna; léjos de eso, si hubiera cargado a los gastos de esplotacion muchos pequeños trabajos que figuran en las construcciones, habrian subido considerablemente sobre las entradas.

Por lo que respecta a la seccion de Santiago i Curicó i ramal de la Palmilla, es mui satisfactorio para mí poder asegurar a US. que los gastos han disminuido de una manera notable; éstos solo llegaron a 440,230 pesos 21 centavos, miéntras que en el año pasado—en que solo hubo una mayor entrada de 5,287 pesos 66 centavos—se hicieron gastos por 513,811 pesos 55 centavos, o sea 73,581 pesos 34 centavos mas que en este año.

Habiendo dado al ramo de economías mi preferente atencion, creo poder asegurar que el año 1879 será aun mas satisfactorio que el de que me ocupo.

Los cuadros estadísticos que se acompañan bajo los núms. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 i 14 contienen el pormenor del movimiento por semestres de los pasajeros i sus productos; del número de quintales métricos de carga i su producido; quilómetros corridos por pasajeros i carga; i por último, producto detallado de bodegajes, encomiendas i equipajes, trenes especiales, etc.

VIAS I OBRAS.

SECCION DE SANTIAGO A CURICÓ I RAMAL DE LA PALMILLA.

Refiero a US. al informe del injeniero en jefe, don Cárlos F. Hilman, que se consigna bajo la letra A.

Los trabajos en esta parte de la línea se han llevado con una severa economía, habiéndose dejado de ejecutar toda obra que no tuviera un carácter de indispensable. Sin embargo de esto, se han cambiado 2,163 rieles de acero i 26,287 durmientes, que corresponde como a nueve i medio quilómetros de camino.

En las estaciones los trabajos se han reducido simplemente a su mantenimiento, postergándose para cuando mejore el tiempo la compostura de algunos edificios de Santiago que, como la casa redonda para las máquinas, necesita cambiar casi todo su techo de zinc.

El trabajo de mayor importancia, por su costo, ha sido la defensa colocada en el machon sur del rio Maipo; i aun ésta, tomando en cuenta que se trabajó con los rieles viejos escluidos del servicio, es bien insignificante.

Los tfabajos sobre algunos puentes que el injeniero dice deben

Digitized by Google

ejecutarse desde luego, por creer que su postergacion puede aumentar considerablemente su costo de reparacion, como que tambien pueden disminuir las garantías del seguro tráfico, han sido mandadas ejecutar.

MAQUINARIA.

Nada que no hayan sido los trabajos ordinarios de reparacion i mantenimiento del equipo, se ha ejecutado en este departamento que importe mencionarse.

Como verá US. por el informe que se acompaña bajo la letra B del jefe de locomotoras i maestranza, don Diego Hall, los trabajos se han llevado adelante obedeciendo a la misma economía, sin que por esto se haya dejado de mantener el equipo movible en el magnífico pié en que se encuentra desde hace algunos años i que se demuestra por la ausencia completa de accidentes en los trenes en el servicio de la línea.

El contacto de los empleados de locomotivas de este ferrocarril con los del ferrocarril del Norte i del sur del Maule, que ganan mejores salarios que éstos, ha traido un descontento jeneral en los maquinistas i fogoneros, que quieren ser pagados en la misma proporcion que los otros, al estado de haber muchos de ellos dado aviso de que se retirarian del servicio si no eran pagados lo mismo que los demas.

Esta exijencia, que a primera vista no parecerá justificada, lo es sin embargo, pues estos empleados prestan iguales servicios a los demas, conduciendo los trenes que recorren distancias aun mayores que los del ferrocarril del Norte como jornada de un dia.

Esta circunstancia, como el temor de que pagando ménos salario perdamos nuestros mejores maquinistas, me ha obligado a hacerlos figurar en el presupuesto con sueldos iguales a los que paga la seccion de Chillan a Talcahuano.

SECCION DE CURICÓ AL MAULE.

Las dificultades del trasbordo de carga i pasajeros en los rois Claro i Maule, que aumentan los gastos de esplotacion en esa línea, han subsistido durante todo el año.

Las entradas de esta seccion dan apénas para cubrir sus gastos. Estas han sido 74,024 pesos 4 centavos de entradas, 68,914 pesos 90 centavos de gastos, que dejan solo 3,109 pesos 14 centavos de utilidad.

Los trabajos ejecutados en esta seccion, han sido, segun el informe

Digitized by Google

detallado del injieniero en jefe, señor Aurelio Lastarria, que se acompaña bajo la letra C, en resúmen los siguientes:

Prolongacion i reforzamiento del puente mui provisional del Lontué;

Puente provisorio sobre el definitivo del Guaiquillo, arrastrado n el temporal de junio del año pasado;

Reconstruccion del puente de a pié sobre el Claro, destruido en gran parte por el mismo temporal;

Construccion del puente provisional de rieles viejos sobre el Lircay, en lugar del provisional de madera arrastrado por la crece de ese rio en junio;

Construccion de dos (Y) al norte i sur del Claro para dar vuelta las máquinas;

Tambien se iniciaron los trabajos del puente provisional del Maule i el definitivo sobre el rio Claro.

Por lo demas detalles refiero a US. al informe indicado.

Dios guarde a US.

JOSÉ M. URETA.

Al señor Ministro del Interior.

Digitized by Google

Digitized by Google

Santiago, enero 1º de 1879.

Señor Don José Miguel Ureta,
Superintendente.

Mui señor Mio:

Al presentar a Ud. el acostumbrado informe anual de este Departamento, me parece conveniente dar una relacion algo suscinta, del estado jeneral del equipo e igualmente de los principales trabajos que se han ejecutado en esta maestranza durante el año.

Correspondiendo a circunstancias que seria supérfluo enumerar, se ha observado una estricta economía, reduciendo al mínimum los gastos, tanto en obras de mano como en materiales.

Mas, al proceder de este modo, no se ha permitido que el material sufriera en lo menor, ni en su valor ni condicion; pues estoi persuadido que hoi dia todo está en un estado perfecto i capaz de atender a las necesidades del aumento de tráfico, que parece nos ha de traer las cosechas venideras.

Ud. verá con satisfaccion, que el ítem mas subido de nuestros gastos, el «carbon», aun se ha reducido mas, i esto siempre puede tomarse (en proporcion del trabajo ejecutado), como una medida exacta del estado de las máquinas i del equipo.

Un ítem importante en las reparaciones, es el de las ruedas de fierro fundido empleadas en los bogies de las máquinas i tenders. Si las circunstancias lo hubieren permitido, habria deseado cambiar dichas ruedas por otras, con llantas de acero, mas esta innovacion, habria exijido un gasto inmediato que podrá aplazarse hasta que haya una ocasion mas favorable. Ya que el costo de las llantas espresadas es tan bajo, i ellas, debidas a las últimas invenciones i mejoras en la fabricacion, se ha mejorado tanto en su calidad, es indudable que la modificacion referida reportaria, a la larga, una economía de mucha consideracion.

Las máquinas i carros que en la actualidad se encuentran aislados entre los rios Claro i Maule, han exijido gastos i atenciones especiales, causados por la carencia de medios para las reparaciones ordinarias; i para efectuar éstas ha sido preciso remitir todo desde aquí; mas tengo la conviccion de poder mantener dicho material en buen estado de servicio, hasta la conclusion del puente sobre el primero de los rios mencionados.

Tanto las máquinas como los carros necesitarán entónces reparaciones de importancia: a las máquinas de pasajeros i carruajes habrá que adaptarles el freno de aire para que puedan hacer el servicio con nuestro equipo rodante actual.

A mas de las reparaciones ordinarias de locomotivas i tenders, las siguientes son las de mas importancia:

Digitized by Google

Máquina núm. 3. A esta máquina se le colocó un marco nuevo para el bogie, hecho en ésta, por haberse quebrado el antiguo.

« « 7. Se le ha hecho una reparacion completa i algunos cambios. Se cambiaron los tubos, i se reforzó la parte inferior del caldero. Las llantas de ruedas se tornearon. La antigüa casucha se cambió por una nueva. Se renovó el forro del caldero. Tanto la máquina i el ténder fueron puestos en buen estado, pintados i barnizados.

« « 10. Ha sido enteramente reconstruida: se le pusieron cilindros nuevos, hechos en ésta, i de mayor diámetro. El estanque de agua fué colocado debajo del piso del carro, para equilibrar el peso entre las ruedas. La armazon del carro ha sido tambien renovada i el salon tapizado de un modo mas cómodo i elegante. Se le puso una palanca a vapor mui sencilla, que hasta ahora ha dado resultados mui satisfactorios.

« « 12. Habiéndose rasgado la plancha de cobre para tubos, se le cambió por una nueva, con un juego completo de tubos. Se le cambiaron las planchas inferiores del caldero. Los rectores de la mocion fueron completamente reemplazados por otros, hechos en ésta. La casucha, las plataformas de los costados i varias otras partes importantes han sido renovadas, como tambien el marco del ténder. Máquina, estanque i ténder completamente concluidos, habiendo probado hasta ahora que es un trabajo bien hecho.

Máquina núms. 13 i 2. El eje acodado ha sido reemplazado por un duplicado que sirve igualmente para ámbas máquinas, no quedando ningun eje de repuesto. Ademas, la máquina núm. 2 necesita pronto cilindros nuevos i una reparacion completa en el marco i caldero, despues de veinte años de servicio. Creo prudente i económico no entrar en tales gastos, mas bien recomendaria poner la máquina núm. 2 fuera del servicio enteramente, dejando las piezas duplicadas que puedan servir para la núm. 13 u otra máquina, i deshacer el resto.

« « 18. Se le cambiaron 31 tubos i todos los tirantes remaches; tambien un juego de ruedas.

Digitized by Google

Al tender se le cambió al mismo tiempo un juego completo de ruedas i descansos; ámbos fueron pintados i barnizados.

« « 19. Esta máquina es igual a la núm. 18, escepto únicamente el fogon, i los tubos de ésta son de fierro i acero (en lugar de ser de cobre); entró en la Maestranza para cambiar los tubos i el fogon que estaban destruidos, despues de haber corrido ciento treinte i siete mil setenta i cinco kilómetros. Las llantas de las ruedas fueron torneadas despues de recorrer la misma distancia. Estas reparaciones han sido ejecutadas recientemente.

« « 20. Se han hecho para esta máquina cilindros nuevos, por haberse quebrado ámbos, probablemente por la debilidad de los mismos.

« « 22. En el mes de enero hubo necesidad de cambiarle un juego de anillos en los fogones, i en noviembre se le colocó una nueva chiminea i parrillas en el fogon, etc.

« « 23. Se le cambiaron los dos émbolos i pistones i se fundieron dos tapas de cilindros. Se le colocaron una chiminea nueva i un juego de parrillas, i varios otros trabajos de menor importancia.

DEPARTAMENTO DE COCHES I CARROS.

No se ha aumentado el número de carros durante el año que termina, con escepcion de un carro especial para aves, el cual ha sido construido aquí, i arreglado especialmente para este tráfico. Los trabajos ejecutados de mas importancia son:

Reconstrucciones.

4 Carros de plataforma, núms. 259, 266, 273 i 294,

Reparaciones completas.

2 coches de primera clase, núms. 7 i 8.
3 id. de segunda id., núms. 13, 14 i 16.
5 id. de tercera id., núms. 20, 23, 27, 28 i 35.
2 carros equipajes, núms. 2 i 3.
1 id. de ganado, etc., num. 266.
3 id. de bodega, núms. 61, 62 i 64.
2 id. de plataforma, núms. 258 i 270.
7 id. de cajon (4 ruedas), núms. 275, 6, 7, 8, 9, 280 i 281.
1 id. especial para tren de lastre, núm. 300.

En el curso del año entrante será conveniente reconstruir cerca

Digitized by Google

de 14 carros de bodega i 6 carros para ganado, los que despues de catorce años de servicio se encuentran en mal estado; tambien a buen número de los techos de carros de bodega deberán renovarse los techos con lona o fierro galvanizado. Hemos pintado cerca de 50 de estos carros, i pienso hacer lo mismo con los demas i de un mismo color, teniendo siempre en vista la gran ventaja de la uniformidad.

Puedo decir que el equipo en jeneral está en buen estado de servicio, con las escepciones que dejo anotadas.

MAESTRANZA.

Se han hecho varios cambios i adiciones que eran mui necesarias, de las cuales las principales son:

Restauracion del horno de la fundicion.

Colocacion de un ventilador nuevo para la misma.

Alteracion de los cañones conductores de aire.

Un cajon nuevo para molejon.

Colocacion i armadura de una torna-mesa para facilitar el trabajo de la calderería.

La construccion de pilotes de rieles, destinados a los puentes al sur de Curicó, ha demandado a la Maestranza un trabajo i movimiento considerables. De estos hemos fabricado 500: a mas han sido construidos 8 carros de empuje para camineros i 14 pares de ruedas i ejes para los mismos.

DIVERSOS.

Reconociendo la gran necesidad que por ahora existe de hacer todas las economías posibles en los diversos ramos, me abstengo de hacer varias indicaciones, de las cuales resultaria un verdadero ahorro. Sin embargo, me permito llamar la atencion de Ud. sobre la falta de alojamientos adecuados en ciertas estaciones donde, en el desempeño de sus deberes, los maquinistas i fogoneros son obligados a pasar la noche, i le pido encarecidamente que subsane dicha falta.

Despues que se establezca la comunicacion directa hasta Talca i que el puente del rio Claro esté terminado, seria mucho mas conveniente tener solamente en la estacion de San Fernando una máquina de repuesto, en vez de las que están en las estaciones de Curicó i Palmilla, desde que podria prestar sus servicios tanto en el ramal como en la línea principal, en caso de demoras o accidentes. Con este objeto será necesario arreglar un galpon apropiado para la colocacion de esta máquina.

Le llamaré especialmente la atencion sobre otro punto relativo a la gran desproporcion de los sueldos percibidos por los maquinistas i fogoneros de las varias secciones del ferrocarril entre Valparaiso i Talcahuano. Pediria a Ud. se sirviese autorizar una escala uniforme de sueldos, tanto para maquinistas como para fogoneros, que vendria a satisfacer a nuestros antiguos i esperimentados empleados, nos permitiria encontrar (cuando se necesiten), hombres de iguales capaci-

Digitized by Google

dades, haciendo de este modo un acto de justicia que su buen criterio no negará, tanto a los trabajadores estranjeros como nacionales.

Soi de Ud. A. i S. S.

DIEGO HALL.

Departamento de Injenieros del ferrocarril entre Santiago i Curicó.

Santiago, enero 1º de 1879.

Señor don José Miguel Ureta,
Superintendente.

Mui señor mio:

Lo siguiente es lo que me parece conveniente informar referente a la vía i obras, principiando por la estacion de

SANTIAGO.—En ésta se hicieron composturas en las oficinas, bodegas, etc., pero ninguna de importancia. Algunas modificaciones se hicieron tambien en las casas de los mecánicos.

Se han postergado, de año en año, las refacciones a las murallas i techo de la bodega núm. 2, lo mismo que la compostura del techo de la casa Redonda. Este último trabajo precisa mucho, pues el techo se encuentra en tal estado de deterioro, que, en el invierno, el abrigo para las locomotivas es en estremo deficiente, i con sobrada razon ha habido frecuentes reclamos de parte de ese departamento.

En iguales condiciones se encuentra la parte de la maestranza dedicada a las fraguas.

SA BERNARDO.—El Gobernador de ese departamento, en union de algunos vecinos de la estacion, ofreció hacer el empedrado de la parte de la estacion traficada por los coches, con la condicion que se le diera la piedra i algunos rieles usados. La oferta se aceptó, i el trabajo se hizo.

GRANEROS I RANCAGUA.—En estas estaciones, viendo la imposibilidad de reedificar las murallas destruidas por los temporales de 1877, se plantaron árboles i zarza-mora para formar una cerca viva.

REQUINOA I RENGO.—En estas dos estaciones, las aguas conducidas por las acequias causaron la caida de algunos pedazos de las murallas de cierro, los que fueron reedificados, i se construyó al norte de la última estacion, un albañal debajo del terraplen, para dar paso mas espedito a los derrames i evitar, en lo futuro, daños de esta naturaleza.

TELÉGRAFO.—En las estaciones de la línea principal se encuentran ya colocadas las máquinas del sistema Morse. Es inútil aducir razones para evidenciar las grandes ventajas que resultaron del cam-

Digitized by Google

bio sobre el sistema defectuoso empleado ántes, i que todavía puede servir de un modo bastante satisfactorio en un ramal, como el de la Palmilla donde aun existe. Fuera de los gastos ordinarios de inspeccion i empleados, la Empresa ha invertido en conservacion de las líneas del Gobierno i la del ferrocarril 718 pesos 80 centavos, habiendo un exceso de 132 pesos 59 centavos sobre el año de 1877.

Le consta a Ud. por notas anteriores de esta oficina, que los postes del telégrafo se encuentran en pésimo estado, i es una anomalía que la Empresa, recargada como está con los gastos de celadores i peones de las líneas del Gobierno, no pueda, a pesar de repetidas i urjentes requisitorias, conseguir de la administracion de los telégrafos del Estado la entrega de los postes i otros materiales de poca monta que son necesarios para su compostura.

Pero mayor es esta anomalía, cuando la Empresa, que se encuentra diariamente espuesta a un accidente por la caida de los postes i que puede costar la vida a docenas de pasajeros, tiene que cruzarse de brazos i contentarse con protestas. Un solo desrrielamiento por la causa indicada acarreará gastos mayores al total invertido en la conservacion de la línea telegráfica desde su estreno hasta la fecha.

En este estado de cosas, es indudable que convendria mas a la Empresa tomar a su cargo el cuidado esclusivo de las líneas existentes dentro de sus pertenencias.

Este departamento estaria dispuesto a asumir dicho cuidado en obsequio de las seguridades del tráfico, si le fueren dadas las facultades necesarias para asegurar el objeto.

Via.—El cuadro comparativo que sigue demuestra el número de los rieles (todos de acero) i durmientes invertidos en la línea desde el año de 1873.

AÑOS.	NÚMERO DE RIELES.	NUMERO DE DURMIENTES.
1873	3,544	15,356
1874	4,284	28,790
1875	7,661	21,966
1876	2,087	25,599
1877	2,648	25,452
1878	2,163	26,287

Segun este cuadro el número de rieles empleados en 1878 es menor que el del año 1877, pero es diferencia solo de número, pues los rieles empleados en 1878 son casi todos de mayor lonjitud que los usados anteriormente.

El número de toneladas asciende a 556.66, cantidad igual a la

Digitized by Google

del año anterior, i lo mismo sucede en cuanto a la estension de vía renovada con ellos, que en ámbos años ha sido como nueve i medio kilómetros.

Ud. verá que en el presupuesto para el año de 1880, solo he consultado el empleo de 350 toneladas de rieles. Espero que esta cantidad será suficiente, aunque esta pende del monto del tráfico sobre los ya viejos.

Por otra parte notaré que, en lugar de 26,000 durmientes, número empleado durante el año pasado, creo conveniente contratar 50,000. Aun un número mayor podria emplearse con ventaja, i en el año actual creo que habrá que excederse considerablemente de la cantidad presupuestada.

PUENTES I OTRAS OBRAS.—En los primeros meses del año se hicieron grandes javas o canastos para la proteccion de los piés del terraplen detras del estribo sur del puente de Maipo. Estos se construyeron con rieles escluidos del servicio i se rellenaron en parte con piedra de cerro. Los temporales que se estrenaron el dia 1.° de junio demostraron el acierto de esta medida previsora, pues las javas llenaron perfectamente su objeto i salvaron la vía, en este punto, de perjuicios que habrian sido de consecuencias mucho mas sérios por el tráfico i mucho mas costosas en reparaciones que los siniestros de 1877.

Antes de haber bajado suficientemente los rios despues del temporal ya mencionado, sobrevino otro de consecuencias mucho mas sérias.

Durante la noche del 5 de junio principió el Tinguiririca a destrozar el terraplen detras del estribo norte del puente principal, i a la misma hora, en situacion análoga, el terraplen al norte del puente número 1 de Teno.

No habia en el primer punto ningun peligro para el paso del tren, pero en el Teno la línea estaba cortada.

El tren núm. 5, (de junio 6) que sale de ésta a las 8.30, llegó hasta el puente de Tinguiririca, pero por excesiva precaucion, el conductor creyó prudente no pasar adelante. El número 6 que sale de Curicó a las 10 A. M. llegó hasta el puente cortado, i regresó despues.

En medio de un temporal deshecho se puso trabajo en el Teno con la esperanza de poder, de algun modo, dejar espedito el paso de los trenes del dia siguiente, 7 de junio, a la hora del itinerario, i la compostura se efectuó, pero durante la noche, el gran volúmen de agua habia roto el terraplen en un punto llamado Los Bordos, al norte de Curicó, en varios puntos en el llano de Teno, i en otro en el monte de la Quinta.

Debido a estos inesperados atrasos, el tráfico del dia 7 de junio solo se hizo entre Santiago i la Quinta, pero despues de haber trabajado toda la noche quedó espedita la línea hasta Curicó.

Estos percances i los del año anterior, demostraron que si se queria evitar, a lo ménos en parte, otros iguales cada año, era necesario dejar un paso mas espedito a las aguas, i se procedió sin demora a la colocacion de unos cuantos desagües provisionales entre Chimba-

Digitized by Google

rongo i la Quinta, en los llanos de Teno i al norte de Curicó.

Los mismos temporales habian el dia 7 minado una de las pilastras del puente de Troncoso, al norte de San Francisco. Los trenes siguieron su marcha ordinaria sobre el puente, i aunque se pudo notar que habia tenido lugar un pequeño movimiento, no se pudo saber ni aproximadamente, cuáles eran los daños ocasionados hasta el dia 19, cuando bajaron las aguas. El exámen practicado demostró que para asegurar el puente contra nuevos percances i una destruccion total, era preciso correr el riesgo de hacer trabajos de proteccion en el invierno, en el cauce de un estero torrentoso, i hacerlos de un modo distinto al que se podria emplear en el verano; si bien no con tanta satisfaccion. Estos trabajos se iniciaron i concluyeron sin mayor novedad, i al mismo tiempo se le dió al puente un metro mas de altura, cambiando debidamente las gradientes al norte i sur. Se hicieron ademas algunos trabajos en ensanchar i limpiar el cauce del estero.

Los temporales cortaron tambien la línea en el ramal, en la Puntilla de la Centinela, pero solo fué interrumpido el tráfico por un dia.

En este punto se construyó despues una pequeña muralla de defensa, pero en las inmediaciones hai necesidad de hacer otras obras para evitar futuros perjuicios.

No he hecho mencion de otros puntos de la línea, en Angostura, inmediaciones de Rengo i del puente de Tinguiririca, que sufrieron daños por los temporales, i en donde despues se hicieron algunos trabajos, aunque no los suficientes para la seguridad de la vía.

Se pintaron los puentes de Rengo. Clarillo, Mendoza i Regüelemu.

Las enmaderaciones de los puentes del Rio Seco i Regüelemu se cambiaron, poniéndoles ademas durmientes debajo de los rieles, en lugar de las vigas lonjitudinales de ántes, sobre las cuales descansaban éstos directamente.

Esto ha exijido un poco de trabajo con el tren de lastre.

En los kilómetros 9 i 24, tres puentes chicos abiertos se cambiaron por otros de bóveda.

Durante este año, como en el anterior, se ha seguido postergando trabajos de importancia, i ésto a pesar de los deseos del que esto suscribe. Vuelvo a repetir lo que dije en mi último informe, i es que mas tarde, tendrán que resentirse los gastos de este aplazamiento.

En cuanto estos aplazamientos se refieren a la proteccion de la albañilería i cimientos de algunos de los puentes, es de temer que corriendo los azares de las creces, como ahora se hace, habrá que pagar mui caro esta postergacion en obras adicionales, si no tenemos que aguantar mayores males por causa del destrozo de la línea i de un tráfico interrumpido.

El presupuesto que acompaño para los gastos de la vía i obras, asciende a la cantidad de 155,290 pesos, o sea 15,072 pesos ménos que el del año de 1878, i 8,483 ménos que el del actual.

Es cierto que en el año de 1877 la suma gastada fué mucho menor que la presupuestada, pero para lograr este objeto, se hicieron

Digitized by Google

estrictas economías i se postergaron obras que debian hacerse.

Reducido tanto el monto del presupuesto, es de esperar que no ha de sufrir mermas inconvenientes.

Soi de Ud., señor, S. A. S. S.,

CÁRLOS F. HILMAN.

OFICINA DE INJENIEROS.

SECCION EN CONSTRUCCION ENTRE CURICÓ I RIO MAULE.

Señor don José Miguel Ureta,
Superintendente del ferrocarril entre Santiago i Maule.

Señor:

Tengo el honor de informar a Ud. sobre los principales trabajos efectuados en la seccion de Curicó a rio Maule durante el año de 1878.

ESTACION DE TALCA.—Se terminó de techar con zinc el galpon de esta estacion.

ESTACION DE MOLINA.—En esta estacion se techó totalmente con zinc la bodega, habilitándola para el depósito de la carga.

RIO CLARO.—Aquí se hizo un puente sobre pilotes de rieles para pasajeros i carretas que facilitó mucho el trasbordo de la carga a que no daban abasto los dos andaribeles que se habian colocado en enero i febrero.

Se construyeron desvíos a ámbos lados para el depósito de carros como tambien dos *yy* con el objeto de volver las locomotoras.

RIO MAULE.—Siendo excesiva la distancia de cada estremo de la línea férrea a la balsa que servia el trasbordo, hubo necesidad de prolongar de ámbos lados la línea hasta el mismo bordo del agua, haciendo un puente provisional en el brazo sur. Se hizo tambien un desvío para el depósito de los carros en el lado norte i gracias a estas facilidades se pudieron pasar algunos carros que hacian falta al lado norte.

PUENTE FRUTILLAR.—Puente de dos metros de luz con un terraplen de 9 metros 79 centímetros.—Fué menester rehacer parte de la bóveda i de los muros lonjitudinales, el dolado i uno de los conos, sin interrupcion del tráfico.

RIO SECO.—El estado de este puente exijia una reparacion pronta para no perder la albañilería existente ni la superstructura. Con este objeto se dió principio a los trabajos de consolidacion que fueron paralizados en junio; desde entónces acá no se ha puesto mano

Digitized by Google

en esta obra. Seria de desear el que se terminara este trabajo en el verano entrante.

ALBAÑALES.—Se han reparado cuatro que estaban destruidos en parte i reconstruido totalmente dos.

PUENTE DE DOS METROS.—Al sur del Lontué fué reconstruido.

PUENTE ALTO.—Se terminó este puente en su albañilería i se le colocó superstructura de madera.

DEFENSA DE TERRAPLENES.—Los terraplenes situados en la caja de los rios Seco i Pirgüin que habian sido rotos en la avenida del 77 fueron consolidados con piedra grande arreglada en sus taludes.

AVENIDA.—En los primeros dias de junio hubo un temporal que duró varios dias i que causó el mayor mal posible en toda la estension de la línea, cortándola en varios puntos; a consecuencia de esto se interrumpió el tráfico durante muchos dias.

En mi memoria del año pasado llamaba a Ud. la atencion sobre la frajilidad de los puentes provisionales que habian sido hechos con una economía estrema i solo para habilitar el tráfico por pocos meses miéntras se hacia mejor; pero no estando en el poder de la administracion de este ferrocarril el facilitar i hacer holgada la situacion del erario público, era menester sostener lo que habia hasta no poder mas; así se me ordenó i así se hizo.

Los desastres causados por este temporal fueron los siguientes:

GUAIQUILLO.—Puente definitivo construido por el contratista del ferrocarril fué destruido casi totalmente por el socavamiento de los machones que cayeron arrastrando consigo la superstructura; no quedaron en pié mas que los estribos i un machon.

UN ALBAÑAL al sur del Guaiquillo fué destruido.

LONTUÉ.—Puente sobre caballetes fué cubierto totalmente por el agua que removió toda la construccion; quedaron destruidos varios caballetes en el centro, diez metros de puente a la parte norte i los terraplenes de este mismo lado.

PIRGUIN.—El puente de albañilería no sufrió avería: el rio se desvió al sur i se llevó varios caballetes del puente provisional cargándose despues al norte donde cortó los terraplenes en un espacio de 55 metros.

Los derrames de este mismo rio causaron algunos daños en los terraplenes situados mas al norte.

CLARO.—El rio arrastró el puente provisional para pasajeros.

PANGUE.—Rompió al norte el cono del oriente i los terraplenes del puente de albañilería.

LIRCAI.—Este puente, que hábia resistido la avenida del año 77, fué destruido casi en su totalidad; era formado sobre caballetes i pilotes de madera.

MAULE.—Se destruyeron los terraplenes de la Isla i el puentecito al lado sur quedó inutilizado en parte.

ESTACION DE TALCA.—Un fuerte viento se llevó la claraboya del galpon, la que no se ha repuesto todavía.

Estos fueron los daños principales que hubo de repararse a la mayor brevedad i para lo cual recibí órdenes.

Las reparaciones i obras nuevas ejecutadas fueron las siguientes:

Digitized by Google

Guaiquillo.—Se construyeron 104 metros de puente sobre pilotes de madera i se hicieron en los desvíos 4,509 metros cúbicos de terraplenes.

Un albañal de arco de un metro de luz fué reconstruido al sur del Guaiquillo.

Lontué.—En este puente se reconstruyeron 50 metros del puente primitivo i se hicieron 40 metros de puente nuevo al lado norte en vez de los terraplenes destruidos.

Pirguin.—En el brazo sur se pusieron pilotes en vez de los caballetes en un espacio de 25 metros i se hicieron 55 metros de puente nuevo sobre pilotes de madera en lugar del terraplen destruido al norte del puente de albañilería.

Claro.—Aquí se hizo de nuevo el puente para pasajeros i carretas.

Pangue.—Se habilitó el tráfico.

Maule.—Se habilitó el tráfico hasta que en diciembre último se dió principio al puente provisional sobre pilotes de rieles que permite el paso del rio a los trenes. Como este trabajo ha sido terminado en el curso del año 79 no hablaré de él por ahora.

Lircai.—Este puente fué construido en su totalidad de nuevo: es sobre pilotes de rieles i superstructura de rieles: mide un largo total de 221 metros, siendo 179 metros para el brazo norte.

Cantera.—La construccion de un puente definitivo en el Claro, comenzado a mediados de diciembre, trajo por consecuencia la habilitacion de una cantera situada en el Maule, que es la única apropiada por la calidad de su piedra para esta clase de trabajos i que está situada a una distancia de fácil esplotacion. Ella servirá a los trabajos que se emprendan posteriormente. El desvío de esta cantera mide 1,400 metros.

Durmientes.—Los gastados desde noviembre de 1877 son (3,664) tres mil seiscientos sesenta i cuatro, distribuidos del modo siguiente:

Reemplazo de los inservibles.....	314
Cambios *y*.....	1,260
Prolongacion de vías i desvíos..... ...	941
Puentes 1877 i 1878.....	1,149
Total.....	3,664

Incluyo a Ud. un cuadro demostrativo de los gastos hechos en obras nuevas durante el año de 1878.

De Ud. atento i seguro servidor.

V. Aurelio Lastarria.

Santiago, mayo 8 de 1879.

Digitized by Google

Resúmen jeneral de los gastos hechos en obras nuevas durante el año 1878.

FOLIO DEL MAYOR	OBRAS NUEVAS.	JORNALES.	MATERIALES.	TOTALES.
2	Guaiquillo	3587 02	1699 86	5286 88
4	Lontué.....	1244 56	4226 33	5470 89
6	Pirgüin	2614 73	4295 45	6909 88
8	Seco	4052 09	4962 74	9014 83
10	Molina (estacion).....	191 05	450 50	641 55
12	Puente Alto.....	30 50	165 00	195 50
14	Rio Claro.....	6719 11	10819 45	17538 56
16	Frutillar	1554 95	641 90	2196 85
18	Talca (estacion).....	1279 74	3984 16	5263 90
20	Lircai.....	3345 31	9230 82	12576 13
22	Maule.....	2517 01	10376 58	12893 59
24	Puentes.....	285 40	....	285 40
26	Caminos vecinales...	1073 62	....	1073 62
28	Cierros.....	25 00	....	25 00
30	Herramientas.....	798 34	928 39	1726 73
	Total.....	29318 13	51781 18	81099 31

V. A. Lastarria.

Santiago, mayo 8 de 1879.

Digitized by Google

A.

877 i 1878.

	UMENTO.	DISMINUCION.
Por Pasa.....		$ 6,625 85
— Carg.....		223 87
— Equi.....		2,811 22
— Bode.....		45 76
— Tren	828 90	
— Pasa	3,590 14	
	4,418 04	$ 9,706 70
Del tráfi.....		$ 15,359 16
De 1.ª cl	4,276	
De 2.ª		10,967
De 3.ª		22,012
	4,276	32,979
Número.....		58,598
Gastos s.....		$ 53,647 75
Partida		

V.º JUAN E. PEREZ.

Digitized by Google

Digitized by Google

AÑO DE 1878.

	CLASE.	3ª CLASE.	TOTAL.
Número	22,810	159,713	228,556
Id.	126	882	1,262
Id.	75	525	751
Id.	25	177	253
Id.	31	77	135
Por cient	63	95	
Proporci	10	70	100
Kilómetr	411,748	8.190,417	12.454,690
Id.	62	51	54
	BIDA.	BAJADA.	TOTAL.

, diciembre 31 de 1878.

DIEGO HALL.

Digitized by Google

Digitized by Google

RESUMEN JENERAL

De los gastos hechos por el departamento de injenieros, en obras nuevas en la vía i edificios, desde el 1.º de julio de 1878, hasta el 31 de diciembre del mismo.

FOLIO DEL MAYOR.	OBRAS NUEVAS.	JORNALES.	MATERIALES.	TOTALES.
219	Primera seccion, vía.....	300 30	561 94	862 24
127	Segunda id. id.....	.....	3,811 74	3,811 74
211	Cuarta id. id.....	7 31	.....	7 31
205	Puentes.....	341 62	59 20	400 82
183	Telégrafo.....	.....	15 14	15 14
225	Estacion de Santiago.....	.....	14 69	14 69
233	Id. de Graneros.....	13 05	.....	13 05
165	Id. de Curicó.....	51 60	.....	51 60
169	Id. de Nancagua.....	6 90	7 20	14 10
	TOTALES.....	720 78	4,469 91	5,190 69

Oficina de injenieros, Santiago, diciembre 31 de 1878.

CÁRLOS F. HILLMAN.

1877	1,3716	1;3716	4 6	62	32.000 36.500

o, diciembre 31 de 1878.

DIEGO HALL.

Digitized by Google

Digitized by Google

TALCA.

LÁQUINAS.

FECHA DE LA ENTREGA.	RUEDAS.			MÁXIMUM, PRESION POR VAPOR.	PESO, LISTA PARA CORRER.
	MOTRICES.	DELANTERAS.	N.° DE LAS RUEDAS UNIDAS.		
	Metros.	Metros.		Kilógs.	Kilógs.
1857	1,5748	1,0668	4	62	29.500
1857	1,3716	1,3716	6	62	30.000
1857	1,6768	Carro de 4 ruedas.	4	62	30.000
1857	1,4224	» »	4	62	30.500
1859	1,6002	» »	4	62	30.000
1859	1,6002	» »	4	62	30.000
1859	1,0668	» »	4	62	23.000
1861	1,6002	» »	4	62	30.000
1861	1,4224	» »	4	62	30.500
1862	1,0668	....	...	62	11.000
1863	1,6002	Carro de 4 ruedas.	4	62	30.000
1866	1,2953	» »	6	62	35.500
1866	1,3716	1,3716	6	62	30.000
1869	1,4224	Carro de 4 ruedas.	4	62	31.500
1871	1,4224	» »	4	62	31.500
1874	1,6002	» »	4	62	30.000
1874	1,4224	» »	4	62	32.000
1875	1,4224	0,7620	6	62	35.500
1875	1,4224	0,7620	6	62	35.500
1877	1,6510	Carro de 4 ruedas.	4	62	32.000
1877	1,6002	» »	4	62	30.000
1877	1,6510	» »	4	62	32.000
1877	1,6510	» »	4	62	32.000
1877	1,3716	1,3716	6	62	36.500

to, diciembre 31 de 1878.

DIEGO HALL.

Digitized by Google

Digitized by Google

FERROCARRIL ENTRE SANTIAGO I TALCA.

Razon de los quilómetros corridos por las locomotoras i del consumo de carbon, aceite, algodon, sebo i cáñamo.

1878.	QUILÓMETROS CORRIDOS.	CARBON. Quintáles métricos.	ACEITE. Litros.	ALGODON Kilógramos.	SEBO. Kilógramos.	CÁÑAMO. Kilógramos.
Enero.....	61,035	5,189.76	1,060	177	291	21
Febrero.....	57,647	4,801.49	1,065	168	274	34
Marzo.....	64,512	6,210.14	1,238	181	335	30
Abril.....	50,921	6,621.48	990	146	263	28
Mayo.....	51,789	5,700.61	1,012	158	272	39
Junio.....	47,335	4,669.53	957	156	237	38
Julio.....	47,177	5,094.67	927	157	229	42
Agosto.....	45,006	4,395.20	914	159	135	34
Setiembre....	43,209	3,998.26	879	155	228	29
Octubre.....	45,250	3,894.06	841	155	215	30
Noviembre...	42,351	3,506.22	829	157	213	29
Diciembre....	45,259	3,710.50	832	139	224	20
TOTAL.....	601,471	56,791.92	11,544	1,888	3,016	374
COMPROBANTE.						
Pasajeros.....	208,836	15,957.12	3,035	412	987	111
Carga.....	165,587	22,097.15	3,501	472	973	108
Mistos.....	153,992	15,324.92	3,878	779	904	116
Remolque....	46,667	1,424.49	561	121	75	18
Lastre.....	26,389	1,988.24	569	104	77	21
TOTAL.....	601,471	56,791.92	11,544	1,888	3,016	374

Oficina de la Maestranza, Estacion Central.—Santiago, diciembre 31 de 1878.

DIEGO HALL.

Digitized by Google

Digitized by Google

FERROCARRIL ENTRE SANTIAGO I TALCA.

Número i capacidad de los carros para pasajeros, equipaje, carga i ganado.

NÚMERO.	DESCRIPCIONES.	CAPACIDAD DE CADA CARRO.
17	Carros de 1ª clase.....	54 pasajeros, término medio.
2	Id. de 1ª i 2ª clase.....	60 pasajeros. (30 de 1ª clase i 30 de 2ª clase).
2	Id. de 1ª i 3ª clase.....	58 pasajeros. (16 de 1ª clase i 42 de 3ª clase).
4	Id. de 2ª clase, con oficina i restaurant.....	50 pasajeros.
17	Id. de 3ª clase.....	72 id.
3	Id. de 3ª id.....	64 id.
45		
	PARA EQUIPAJES.	
11	Carros. (5 con oficina de correos).....	12,000 kilógramos.
1	Id. de 4 ruedas.....	5,000 id.
12		
	PARA CARGA.	
211	Carros de bodegas.....	12,000 kilógramos.
51	Id. para caballos i ganado (11 con techo)..	12,000 id.
31	Id. de plataformas.....	12,000 id.
7	Id. de cajon con 4 ruedas.	5,000 id.
300		

Oficina de la Maestranza, Estacion central.—Santiago, diciembre 31 de 1878.

DIEGO HALL.

Digitized by Google

Digitized by Google

Memoria del Director Jeneral de Correos.

Santiago, 20 de junio de 1879.

Señor Ministro:

No siendo jeneralmente posible introducir mejoras de importancia en los ramos de administracion pública, sin que se ocasione algun gasto mas o ménos considerable, i exijiendo la situacion económica de nuestro erario una severa economía, la Direccion de Correos ha cifrado todo su empeño en mantener la organizacion que ha alcanzado hasta ahora el servicio postal, propendiendo a la vez al perfeccionamiento de los detalles de sus variadas operaciones. Si no es dado, pues, dar cuenta en este informe de la realizacion de notables adelantos, cabe al ménos la satisfaccion de afirmar que a pesar de no haberse contado en el año anterior sino con los recursos apénas indispensables, dicho servicio se ha sostenido, sin embargo, a la altura que requieren la ilustracion del pais i las necesidades de su comercio, de su industria i de los demas elementos que favorecen su progreso.

El número de objetos de correspondencia a que ha dado circulacion el Correo en 1878 asciende a 15.673,230, es decir, 1.052,062 más que en 1877 en que aquel ascendió a solo 14.621,168.

Este resultado es tanto mas satisfactorio cuanto que no siendo favorable la situacion económica del pais, era de esperarse que hubiera disminuido considerablemente el cambio de comunicaciones.

El cuadro que sigue indica la proporcion en que han circulado los diversos objetos i manifiesta la diferencia que en cada uno de ellos ha tenido lugar en los dos años precedentes:

	CARTAS.	MUESTRAS.	ESPEDIENTES.	NOTAS OFICIALES.	IMPRESOS.	TOTAL.
Circularon en 1878.....	6.632,110	14,993	13,348	373,235	8.639,544	15.673,230
Id. en 1877.....	6.372,031	14,048	13,533	354,108	7.867,448	14.621,168
Diferencia a favor de 1878.....	260,079	945	.....	19,127	772,096	1.052,062
Id. a favor de 1877.....	.....	.....	185	.....	.....	.....

Digitized by Google

Del cuadro anterior resulta que esceptuando los espedientes en que ha habido una corta disminucion, que de ninguna manera puede considerarse como un mal, en todos los demas objetos se ha producido algun aumento, siendo bien notable el que se ha verificado en los impresos, como consecuencia seguramente de la creacion de nuevos periódicos que de ordinario tiene lugar en las épocas que preceden a las elecciones políticas.

El número de cartas, recibidas i despachadas, a que se ha dado curso por las oficinas de cada departamento es el siguiente:

Departamentos.	CARTAS.		DIFERENCIA.		CORRESPONDE A CADA HABITANTE.	
	1877.	1878.	De mas.	De ménos	1877.	1878.
Andes	130,148	146,052	15,904		4,03	4,56
Arauco	8,516	8,647	131		0,45	0,44
Angol	50,605	48,667		1,938	2,52	2,24
Ancud	34,688	37,274	2,586		1,55	1,62
Caldera	119,052	121,393	2,341		11,32	11,42
Copiapó	266,196	321,540	55,350		8,35	9,95
Coquimbo	98,209	152,397	54,188		7,76	11,69
Combarbalá	12,109	12,123	14		0,86	0,83
Casablanca	15,696	16,428	738		1,14	1,16
Caupolican	174,998	173,994		1,004	2,32	2,23
Curicó	118,687	113,846		4,841	2,24	1,92
Cauquenes	36,799	37,754	955		0,90	0,84
Constitucion	28,946	28,617		329	0,90	0,89
Coelemu	48,860	47,681		1,179	1,53	1,46
Chillan	133,399	147,555	14,156		1,39	1,47
Concepcion	181,232	188,728	7,496		2,18	9,19
Cañete	11,558	10,688		870	1,04	0,93
Carelmapu	5,341	5,425	84		0,31	0,30
Castro	5,207	6,387	1,180		0,17	0,19
Elqui	21,092	22,203	1,111		1,73	1,79
Freirina	78,339	72,153		6,186	5,04	4,44
Illapel	67,871	77,378	9,507		2,12	2,34
Itata	26,335	24,865		1,470	0,62	0,57
Imperial	4,867	4,274		593	0,69	0,60
Ligua	37,025	39,395	2,370		2,86	2,94
Limache	72,846	73,752	906		4,31	2,22
Lontué	31,446	32,059	613		1,53	1,59
Linares	55,898	49,745		6,153	1,04	0,91
Lautaro	54,889	50,677		4,212	1,70	1,55
Laja	37,961	41,166	3,205		0,86	0,90
Al frente						

Digitized by Google

Departamentos.	CARTAS.		DIFERENCIA.		CORRESPONDE A CADA HABITANTE.	
	1877.	1878.	De mas.	De ménos	1877.	1878.
Del frente...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lebu.....	23,063	20,921	.....	2,142	1,58	1,36
Llanquihue.....	19,054	20,044	990	.....	1,60	1,53
Melipilla	66,946	68,269	1,329	.....	2,07	2,06
Mulchen.....	11;360	13,402	2,042	.....	0,62	0,70
Nacimiento.....	14,004	12,945	.....	1,059	0,98	0,68
Ovalle.....	124,425	122,365	.....	2,060	2.14	2,03
Osorno.....	11,513	12,999	1,486	.....	0,59	0,65
Petorca	21,569	22,428	859	.....	0,66	0,67
Putaendo.....	14,093	12,386	.....	1,707	0,62	0,54
Parral.....	29,582	30,172	590	.....	0,87	0,87
Puchacai	11,967	10,992	.....	975	0,41	0,36
Punta Arenas...	9,493	11,569	2,076	.....	8,29	9,53
Quillota.....	166,423	148,588	.....	17,835	3,55	3,11
Quinchao.....	1,559	1,857	298	.....	0,13	0,15
Rancagua	137,730	145,703	7,973	.....	1,40	1,41
Rere.....	22,463	28,226	5,763	.....	0,67	0,79
Serena.....	175,519	189,809	14,290	.....	6,04	6,52
San Felipe.....	103,755	112,699	8,944	.....	3,16	3,34
Santiago.....	1.533,581	1.559,718	26,137	.....	7,83	7,76
San Fernando...	155,402	153,995	.....	1,407	2,13	2,03
San Javier.....	27,139	15,659	.....	11,480	0,85	0,48
San Cárlos.....	24,942	26,919	1,977	.....	0,60	0,63
Talca.....	152,905	159,492	6,587	.....	1,68	1,71
Talcahuano.....	24,511	29,837	5,326	.....	5,11	6,13
Union.....	6,689	7,536	847	.....	0,50	0,51
Vallenar.....	28,782	30,501	1,719	.....	2,12	2,14
Valparaiso.....	1.365,795	1.422,388	56,593	.....	13,51	14,06
Victoria.....	48,211	49,753	1,542	.....	1,20	1,19
Vichuquen.....	22,771	24,687	1,916	.....	0,60	0,66
Valdivia.....	47,990	53,388	5,418	.....	2,78	2,52
TOTAL.....	3.372,031	6.632,110	327,519	67,440	3,18	3,10

Segun el cuadro anterior, el número de cartas ha aumentado en cuarenta departamentos i sufrido disminucion en veinte. En el primer caso figuran como mas notables Copiapó, Coquimbo i Valparaiso, i en el segundo Freirina, Linares, Quillota i San Javier. Sin embargo, no encuentro razones que justifiquen un aumento tan cre-

Digitized by Google

cido de comunicaciones como el que se nota en algunos puntos, así como tampoco considero exacta la disminucion que parece haber tenido lugar en otros, desde que no han soportado ningun trastorno que influya en el menoscabo de sus relaciones postales.

No pudiendo ser esplicadas razonablemente las alteraciones a que me refiero, es indudable que ellas tienen oríjen en la inexactitud de que adolecen jeneralmente los datos que se suministran; en la deficiencia de la seccion de estadística de esta direccion para comprobarlos i rectificarlos, i en otras causas inherentes a la condicion de nuestras oficinas.

Las cartas franqueadas préviamente ascendieron:

En 1878 a	6.197,410:—	3.097,713	despachadas	i	3.099,697	recibidas,
i en 1877 a	5.982,102:—	3.026,240	id.	i	2.955,862	id.
Diferencia a favor del primero de estos años.	215,308:—	71,473	id.	i	143,835	id.
Las multadas en 1878 fueron.....	192,606:—	45,762	id.	i	146,844	id.
i en 1877	179,645:—	41,449	id.	i	138,196	id.
El aumento de.....	12,961:—	4,313	id.	i	8,648	id.

no acusa seguramente el propósito de eludir el franqueo previo de la correspondencia, sino que es debido al incremento jeneral de ella.

Las cartas certificadas llegaron en 1878 al número de	29,131: —	13,618	despachadas	i	15,513	recibidas,
i en 1877 al de.....	23,398: —	11,087	id.	i	12,311	id.
Aumento en 1878..	5,733: —	2,531	id.	i	3,202	id.

La circunstancia de ser mayor el número de los certificados recibidos que el de los despachados revela claramente la confianza que merecen las oficinas de correos, desde que se abriga la seguridad de que, certificada o nó, llegará la correspondencia a los paises estranjeros a que se destina, como realmente sucede.

Digitized by Google

Las cartas libres de porte fueron:

En 1878.....	212,963:—	23,662	despachadas i	189,301	recibidas;
i en 1877.....	186,886:—	19,244	id.	i 167,642	id.
Diferencia a favor de 1878..	26,077:—	4,418	id.	i 21,659	id.

Resumiendo los aumentos parciales de las diferentes especies de cartas que llegan a..... .... 215,308 en las franqueadas,
a..... .... 12,961 en las multadas,
a..... .... 5,733 en las certificadas,
i a..... .... 26,077 en las libres de porte

resulta el total de..... .... 260,079 que arroja el estado del movimiento jeneral que se ha verificado en todas las oficinas.

Las muestras se han cambiado en 1878 en número de... 14,993
i en el de 1877 en el de. 14,048

El aumento a favor del primero de estos años, de..... 945 muestras, es indudablemente lisonjero, desde que revela una mayor actividad en los negocias comerciales.

De la misma manera produce una impresion agradable la disminucion que se nota en los espedientes judiciales, cuyo número ha llegado en 1878 a 13,348, esto es, 185 ménos que los que circularon en 1877.

El desarrollo de los negocios administrativos aparece comprobado con la mayor circulacion de comunicaciones oficiales.

Estas han alcanzado en 1878 a..... 373,235
i en 1877 a..... 354,108

resultando un aumento de..... 19,127

El número de impresos a que ha dado curso el Correo en 1878 asciende a..... .... 8.639,544
i en 1877 a..... .... 7.867,448

la diferencia de... 772,096

a favor del primero de estos años, puede atribuirse a mi juicio, i como ya lo he indicado, a la creacion de nuevos periódicos que jeneralmente tiene lugar algun tiempo ántes de las elecciones políticas.

En el cuadro siguiente aparece el movimiento de impresos que en los dos últimos años ha habido en cada departamento:

Digitized by Google

DEPARTAMENTOS.	IMPRESOS.		DIFERENCIA.	
	1877.	1878.	De mas.	De ménos.
Andes	87,226	109,793	22,567	.....
Arauco	14,242	16,430	2,188	.....
Angol	44,642	46,648	2,006	.....
Ancud	42,626	52,158	9,532	.....
Caldera	111,748	113,734	1,986	.....
Copiapó	415,229	420,462	5,233	.....
Coquimbo	27,446	53,003	25,557	.....
Combarbalá	8,139	10,140	2,001	.....
Casablanca	18,544	16,713	.....	1,831
Caupolican	109,410	115,558	6,148	.....
Curicó	90,540	128,539	37,999	.....
Cauquénes	47,668	53,061	5,393	.....
Constitucion	48,190	59,269	11,079	.....
Coelemu	41,418	49,448	8,030	.....
Chillan	146,398	186,300	39,902	.....
Concepcion	239,588	250,884	11,296	.....
Cañete	11,779	15,874	4,095	.....
Carelmapu	3,252	3,776	524	.....
Castro	5,397	6,300	903	.....
Elqui	15,401	23,243	7,842	.....
Freirina	76,206	89,296	13,090	.....
Illapel	35,238	34,929	.....	309
Itata	37,547	40,166	2,619	.....
Imperial	7,552	6,396	.....	1,156
Ligua	26,078	31,334	5,256	.....
Limache	67,269	57,502	.....	9,767
Lontué	26,257	24,568	.....	1,689
Linares	59,038	62,483	3,445	.....
Lautaro	50,250	58,009	7,759	.....
Laja	72,338	71,938	.....	400
Lebu	38,695	32,256	.....	6,439
Llanquihue	17,355	20,907	3,552	.....
Melipilla	67,603	73,692	6,089	.....
Mulchen	25,211	23,916	.....	1,295
Nacimiento	22,024	23,482	1,458	.....
Ovalle	104,059	94,959	.....	9,100
Osorno	22,918	20,853	.....	2,065
Petorca	21,393	20,492	.....	901
Putaendo	13,630	14,870	1,240	.....
Al frente	.....	.....	.....	.....

Digitized by Google

DEPARTAMENTOS.	IMPRESOS.		DIFERENCIA.	
	1878.	1877.	De mas.	De ménos.
Del frente.....	.....	.....	.....	.....
Parral.....	32,652	35,179	2,527	.....
Puchacai.....	17,138	18,302	1,164	.....
Punta Arenas.....	10,903	13,230	2,327	.....
Quillota.....	113,551	114,748	1,197	.....
Quinchao.....	1,499	2,120	621	.....
Rancagua.....	90,109	118,489	28,380	.....
Rere.....	21,796	35,955	14,159	.....
Serena.....	223,635	225,316	1,681	.....
San Felipe.....	94,382	137,727	43,345	.....
Santiago.....	2.513,788	2.808,398	294,610	.....
San Fernando.....	106,913	120,346	13,433	.....
San Javier.....	28,598	20,914	.....	7,684
San Cárlos.....	29,156	42,497	13,341	.....
Talca.....	196,670	229,685	33,015	.....
Talcahuano.....	23,017	24,812	1,795	.....
Union.....	17,255	14,585	.....	2,670
Vallenar.....	44,800	53,202	8,402	.....
Valparaiso.....	1,857,442	1.946,785	89,343	.....
Victoria.....	36,966	42,561	5,595	.....
Vichuquen.....	31,172	33,040	1,868	.....
Valdivia.....	56,462	68,272	11,810	.....
TOTAL.....	7.867,448	8.639,544	817,402	45,306

El estado anterior revela que solo en treee departamentos ha disminuido el número de impresos, i que ha aumentado en cuarenta i siete, dato que comprueba la mayor circulacion total.

El aumento mas considerable ha tenido lugar en Chillan, San Felipe, Santiago i Valparaiso, i las disminuciones mas notables se han operado en Limache, Lebu, Ovalle i San Javier.

El valor de la correspondencia en 1878 ha alcanzado a la suma de 197,859 pesos 96 centavos, es decir, 4,482 pesos 49 centavos mas que el producto obtenido en 1877.

Es un princio jeneralmente aceptado que el servicio postal no

Digitized by Google

debe considerarse como una fuente de entradas, pero seria justo que no pesara tampoco de una manera demasiado gravosa sobre las rentas nacionales, lo que se conseguiria introduciendo las reformas a que se presta equitativamente la lei de portes de 19 de noviembre de 1874.

Los gastos que ha orijinado el Correo en el año anterior, ascienden a 253,282 pesos 26 centavos, es decir, 6,852 pesos 39 centavos *ménos* que en 1877, en que llegaron a la suma de 260,134 pesos 65 centavos. Esta diferencia habria sido todavia mayor sin el desembolso estraordinario de 2,903 pesos 8 centavos que impuso la adquisicion de un millon de sobres timbrados del valor de cinco centavos, calculado para un consumo de tres años.

De la comparacion de las entradas totales que ha tenido el Correo en 1878, que ascienden a 202,213 pesos 19 centavos (180,390 pesos 84 centavos, valor de la correspondencia despachada, mas 17,469 pesos 12 centavos, valor de la multada recibida, mas 3,387 pesos 69 centavos, producto de arriendo de casillas, i mas 965 pesos 54 centavos, importe de las multas aplicadas a algunos empleados i contratistas) con los gastos que han tenido lugar en el mismo año, 253,282 pesos 26 centavos, resulta que los últimos han excedido a las primeras en la cantidad de 51,069 pesos 7 centavos, esto es, 11,272 pesos 51 centavos ménos que en 1877.

No conozco ningun pais cuyo servicio postal se encuentre bien arreglado en que el Correo no imponga gastos mucho mas considerables que sus entradas. Hai sí algunos en que con mucho mas costo que en Chile se moviliza una cantidad de correspondencia bastante ménos crecida. No es estraño entónces que habiendo estado la Direccion siempre pendiente de las economías que pudieran introducirse, no haya sido dable realizar otras de importancia en los casos en que, ya el Cuerpo Lejislativo o ya el Supremo Gobierno lo han intentado.

Debiendo el Correo inspirar la mas plena confianza, a fin de llenar cumplidamente el alto objeto a que sirve, no cesan los esfuerzos tendentes a cimentar mas i mas la seguridad de la correspondencia. La vijilancia que al efecto ejerce la Direccion es bien severa, i repetidas las recomendaciones que se dirijen para estimular el celo de los empleados.

Los reclamos que se han hecho por estravío o demora de correspondencia han sido felizmente en bien corto número, i en todos los casos se ha empleado la mayor dilijencia posible para averiguar el oríjen de la irregularidad i aplicarle en el acto el correctivo conveniente.

Digitized by Google

Algunas veces han quedado de manifiesto i comprobadas las faltas de determinados individuos; en otras, solo han resultado presunciones de culpabilidad, i en muchas no ha habido materia para dirijir observaciones a las oficinas, por ser infundadas las reclamaciones. I esto se comprende perfectamente desde que en numerosas ocasiones se depositan en el correo objetos que carecen absolutamente de direccion o que contienen en ellas defectos tales que se hace imposible remitirlas al lugar a que se ha tenido la intencion de que sean enviadas. Es frecuente tambien el estravío de algunas piezas ántes de colocarlas en los buzones, i sobre todo que una gran cantidad de cartas permanezca por larguísimo tiempo en las oficinas sin que los destinatarios ocurran a recojerlas.

Las circunstancias indicadas no influyen, sin embargo, para que dejen de tomarse las medidas conducentes a perfeccionar los procedimientos postales i para que se dicten las reglas adecuadas, segun la naturaleza de los hechos.

A este efecto, una reglamentacion uniforme produciria indudablemente ventajosos resultados; pero es tan diversa la condicion de las oficinas; existe tanta variedad en la importancia de las localidades en que se hallan situadas, que no es dado implantar con buen éxito sino preceptos jenerales.

La insuficiencia de la remuneracion que percibe la mayor parte de los jefes de oficinas, constituye, asimismo, un sério obstáculo, insuperable por ahora i seguramente en muchos años mas, para cimentar el servicio de correos en las bases de órden, método i regularidad sobre que descansa en otros paises mas adelantados que el nuestro. ¿Cómo exijir una estricta puntualidad i contraccion a muchos empleados cuyo *sueldo anual* fluctúa entre dos i cincuenta pesos i que por lo tanto no pueden mirar sino como una carga fastidiosa i pesada los deberes i trabajos que impone el correo? Con estos antecedentes no es de estrañar que se cometan algunos abusos i tengan lugar ciertas irregularidades en las oficinas de segundo o tercer órden.

La mayor rapidez en el trasporte de la correspondencia constituye otro importantísimo detalle del servicio postal que la Direccion atiende con todo empeño.

Fijados los itinerarios de cada línea, segun el estado i naturaleza de los caminos, i arreglado su mas estrecho enlace entre sí, los Administradores, que tienen terminantes instrucciones para vijilar la marcha de los conductores de balijas i hacer las anotaciones correspondientes en los *partes* que éstos llevan consigo, ponen en conoci-

Digitized by Google

miento de la Direccion los atrasos que ocurren, indicando su causa i el tiempo de su duracion, i en los casos en que han descuidado este deber, se les ha impuesto a ellos las penas que habria correspondido a los contratistas.

En el año anterior se ha aplicado multas por el motivo indicado a los jefes de las oficinas de la Ligua e Illapel, que omitieron dar cuenta de demoras sufridas en dos viajes del correo que funciona entre esos lugares.

Se ha impuesto tambien multas a los siguientes contratistas:

Al de la línea entre Illapel i la Ligua $ 160, por atraso en cuatro viajes.

Al de la línea entre la Ligua i Calera $ 95, por atraso en cinco viajes.

Al de la línea entre Melipilla i San Antonio $ 20.

Al de la línea entre Talca i Constitucion $ 130, por atraso en dos viajes.

Al de la línea entre Rere i Buenuraque $ 5.

Al de la línea entre Concepcion i Quirihue $ 160, por atraso en cuatro viajes, i

Al de la línea entre Lebu i Cañete $ 10.

Por igual causa se ha impuesto una multa de diez pesos al balijero de San Francisco de Limache, i otra de un peso al del Parral.

Recientemente, habiéndose repetido con demasiada frecuencia las faltas del contratista de la línea establecida entre Illapel i la Ligua i llegado el caso a que se refiere el N.º 2 del art. 160 de la Ordenanza, ha procedido la Direccion a rescindir el contrato del caso i dado las instrucciones convenientes para que se celebre uno nuevo con persona que ofrezca garantías de servir con la regularidad debida.

Las modificaciones operadas en las vías de trasporte de correspondencia son mas bien desfavorables al servicio. Fuera de la prolongacion hasta San Estéban del correo que funciona diariamente entre San Felipe i las Juntas, i del establecimiento de una línea quincenal entre Cañete i Tolten, indispensable para unir por tierra las provincias del sur, la escasez del erario nacional no ha permitido atender a otras necesidades apremiantes, i habrá que esperar talvez algun tiempo para realizarlas, lo que la Direccion siente deveras, hoi sobre todo, que la situacion porque atraviesa la república mantiene un estado de excitacion en que es natural se anhele recibir frecuentes noticias de los sucesos que se desarrollan i conocer el detalle de los menores incidentes.

Digitized by Google

Por razones de economía i a causa de no ser a la vez de absoluta necesidad, se ha suprimido la línea establecida entre Petorca i Quelen, quedando servidas las subdelegaciones de ese departamento por otros dos correos que tres veces a la semana parten de la Ligua hácia el norte.

El correo entre Valparaiso i Casablanca se ha reducido a tres viajes semanales. Igual modificacion ha sufrido el que une a Concepcion con Quirihue, en la seccion comprendida entre el puerto del Tomé i esta ciudad.

El que liga a Nacimiento i Negrete se ha reducido a un viaje semanal.

Las estafetas de Coinco i Olivar, departamento de Caupolican, se hallaban servidas por un correo diario que partia de la estacion de Gultro; pero terminado el período del último convenio, i no habiéndose presentado propuestas para la celebracion de uno nuevo, seguramente a causa de la corta remuneracion que se pagaba al último contratista, el trasporte de la correspondencia se ejecuta ahora por conducto de la estacion de la Requínoa, con perjuicio de los intereses de los vecinos i hacendados de aquellas localidades, que recientemente han decidido restablecer a sus espensas la primera línea.

Con arreglo a lo dispuesto en el título X de la Ordenanza, la Direccion dió con oportunidad las instrucciones conducentes a la solicitacion de propuestas para renovar los treinta i cinco contratos de trasporte de correspondencia que terminaron en 31 de diciembre de 1878.

Habiéndose recomendado encarecidamente a los Administradores que empleasen la mayor dilijencia posible a fin de conseguir alguna reduccion en los precios que se pagaban anteriormente, i rechazadas en ciertos casos las primeras propuestas que se presentaron, ha sido satisfactorio el resultado obtenido en esta materia.

La renovacion de los contratos referentes a los correos que funcionan entre la

Estacion de Andacollo i el pueblo del mismo nombre,
Cerrillos i Barraza,
Illapel i Canela,
Ligua i Petorca,
San Felipe i Putaendo,
Curicó i Llico,
Santa Cruz i Vichuquen,
Angol i Lumaco,
Tolten i Queule,

Digitized by Google

se ha llevado a cabo sin alteracion en los precios consultados en el anterior presupuesto.

En las líneas establecidas entre
Higuera i Totoralillo,
Quillota i Puchuncaví,
Valparaiso i la estacion del Baron,
Valparaiso i Casablanca,
Santiago i Curacaví,
Melipilla i San Antonio,
Pelequen i Pichidegua,
Palmilla i Sauce,
Sauce i el puerto de Matanzas,
Talca i Cumpeo,
Cauquenes i Constitucion,
Chillan i San Miguel,
Concepcion i Quirihue,
Anjeles i Santa Bárbabara,
Nacimiento i Negrete,
Valdivia i Queulc,
Ancud i Chelin

ha continuado ejecutándose el servicio de trasporte de balijas por un precio inferior al que se pagaba anteriormente, esto es, se ha obtenido un ahorro de 60 pesos en la primera línea; de 132 en la segunda; de 180 en la tercera; de 480 en la cuarta; de 24 en la quinta; de 432 en la sesta; de 492 en la séptima; de 62 en la octava; de 25 en la novena; de 84 en la décima; de 39 en la undécima; de 120 en la duodécima; de 1,320 en la décima tercia; de 52 en la décima cuarta; de 105 pesos 4 centavos en la décima quinta; de 12 en la décima sesta; i de 80 pesos 8 centavos en la última.

Solo en los contratos de que se hace mencion en el siguiente cuadro han aumentado, aunque poca cosa, las sumas que importaba ántes la conduccion de correspondencia:

Digitized by Google

LINEAS ESTABLECIDAS ENTRE	NÚMERO DE VIAJES.	DISTANCIA EN KILÓMETROS.	PRECIO ANTERIOR.	PRECIO ACTUAL.	MAYOR GASTO.
Copiapó i la estacion del ferrocarril.....	diarios.....	1	180	216	36
San Felipe i San Estéban.....	»	14	330	360	30
Andes i Mendoza..	2 al mes.	430	1404	1950	546
Santiago i Baños de Colina.....	diario.....	40½	396	600	204
Requínoa i Zúñiga.	2 a la sma.	88	312	360	48
Cañete i Tolten.....	quincenal...	68	189	480	291
Cañete i Lumaco...	2 a la sma.	90	468	592.80	124 80
Valdivia i Corral..	11 al mes...	16½	640	792	152
Valdivia i Osorno..	1 a la sma.	115	576	720	144
Total.....	....	.....	.....	.....	$ 1575 80

Es oportuno prevenir que el correo entre San Felipe i San Estéqan llegaba ántes solo hasta las Juntas, i que el correo entre Cañete i Tolten alcanzaba solo a Quidico.

En resúmen, de 35 contratos renovados, en 9 el precio no ha sufrido alteracion; en 17 se ha logrado un ahorro total de 3,699 pesos 13 centavos, i en 9 ha aumentado el gasto en la suma de 1,575 pesos 80 centavos, resultando, por consiguiente, una economía líquida de 2,123 pesos 32 centavos, cantidad relativamente importante si se considera que no es crecido el costo de la conduccion de correspondencia en ninguna de las líneas en ejercicio.

En el último año se han creado nueve oficinas de correos, que se hallan situadas en los lugares siguientes: Renca, Quilicura i Batuco, dependientes de la Administracion de Santiago; San Estéban, de la de San Felipe; Lontué i San Rafael, de la de Molina; Santa Fé, de la de los Anjeles; Coihué, de la de Nacimiento; Imperial, de la de Tolten.

Se han establecido, ademas, recientemente, Administraciones postales en Antofagasta i Mejillones, e indicádose al jefe de la primera que proponga la creacion de las demas que son necesarias en ese departamento.

Digitized by Google

El desempeño de las oficinas en jeneral se halla léjos todavía del grado de perfeccion que demanda un servicio como el de correos, al que se ligan tan valiosos intereses, i por desgracia no se divisa la posibilidad de introducir algun mejoramiento inmediato, desde que estando mal retribuidos los trabajos de los empleados, es difícil contar con jente práctica: así, en el año anterior han cambiado de jefe 48 estafetas, nombrándose para reemplazarlos a otras tantas personas que no conocian absolutamente los procedimientos i prácticas postales.

Las Administraciones de departamento son tambien una carga para los empleados que las desempeñan, i sí, como se intenta, llegara a colocarse en una situacion difícil a los que sirven en las oficinas principales, es seguro que decaerá sensiblemente la solo regular organizacion de un ramo como el de correos que en toda época i en todas circunstancias requiere ser atendido de preferencia, puesto que responde a la satisfaccion de verdaderas i primordiales necesidades de la administracion pública i de valiosos intereses particulares, que no es dado dejar de favorecer sin que se paralice la vida misma del pais.

El arreglo material de las oficinas es todavía bien defectuoso. No destinándose anualmente en los presupuestos mas que la insignificante suma de mil pesos para reparaciones, adquisicion de muebles, de buzones, de casilleros, etc., apénas es dado satisfacer una que otra necesidad de las mas urjentes.

Esta Direccion, que anhela naturalmente tener provistas a las Administraciones siquiera de los utensilios i aparatos indispensables, se halla dia a dia en el desagradable caso de desatender solicitudes que, fundadas en antecedentes bien reconocidos, le dirijen los jefes de aquéllas.

La cantidad que para el objeto indicado se consultó en el Presupuesto del año anterior se ha invertido de la manera siguiente:

Reparaciones en la oficina de San Felipe	$	2 00
Id. en la de Valparaiso i arreglo de buzones	»	162 40
Id. en la de Viña del Mar	»	7 00
Id. en la de Santiago	»	37 25
Reparacion i adquisicion de muebles para la oficina de Talca	»	65 00
Id. id. para la de Linares	»	112 00
Id. id. para la de Concepcion	»	73 00
Id. id. para la de Talcahuano	»	5 25
Compra i arreglo de buzones en Rengo, Molina i Curanipe	»	14 50

Digitized by Google

Adquisicion de un reloj para la oficina de Limache.....	»	10 00
Traslacion de las oficinas del Tomé i de los Anjeles.....	»	74 00
Importe de ciento ocho aparatos para pesar correspondencia, adquiridos en Estados Unidos.....	»	441 45
Total.....	$	1003 85

En solo una Administracion, la de Valparaiso, ha sido dado introducir una notable mejora, debida esclusivamente al celo, interes i contraccion al servicio con que su jefe se empeña constantemente en suministrar repetidas pruebas.

Usando de la facultad que el art. 98 de la Ordenanza confiere a los administradores, el de la mencionada oficina destinó la suma de mil pesos a la adquisicion del casillero exhibido en nuestra Esposicion de 1875, como el último i mas perfeccionado modelo de los aparatos de esa especie.

Dicho mueble, que el Supremo Gobierno, de acuerdo con esta Direccion, no se habia determinado a comprar a causa de su gran costo, reune, entre otras, dos importantes ventajas:

1ª Que demanda un corto número de empleados para su servicio; i

2ª Que facilita considerablemente la entrega de la correspondencia, pudiendo los arrendatarios de casillas tomar por sí mismos o por medio de las personas que comisionen, las comunicaciones que les están destinadas, a cuyo efecto poseen una llave de las casillas que les pertenecen.

Los trabajos que hizo necesarios la colocacion de ese aparato importaron quinientos pesos, única suma con que ha contribuido el erario nacional a la adquisicion de un valor de cuatro mil pesos, poco mas o ménos.

A mediados del año anterior se emitieron estampillas de franqueo de valor de cincuenta centavos, grabadas en Nueva York, con arreglo a las indicaciones i dibujos suministrados por la Direccion.

Por decreto de 16 de febrero de 1878 se acordó destinar estampillas especiales para el pago del impuesto que establece la lei de 1.° de setiembre de 1874. Con esta medida se podrá comprobar con alguna exactitud el verdadero valor de la correspondencia i ponerse en camino de descubrir los fraudes que se cometan, sea por falsificaciones, sea por el repetido empleo de las mismas estampillas.

El primero de estos fraudes dió lugar hace poco a ciertas pesquizas practicadas por la policía sin fruto alguno. Se tenia conocimiento de que en varios puntos se vendian estampillas por un precio in-

Digitized by Google

ferior a su valor; pero no llegó a descubrirse la procedencia de ellas.

El segundo ha sido materia de prolijas medidas dictadas por la Direccion, a fin de cortar un abuso sumamente perjudicial a los intereses de nuestro Erario, i continúa siendo objeto de una especial vijilancia.

Seria oportuno proceder a una revision de la Ordenanza Jeneral de Correos. Aunque esta lei ha sido el fruto de un intelijente i bien meditado estudio, dictada, sin embargo, hace veintiun años, ha habido tiempo para que se operen en el servicio postal adelantos i mejoras que tienden a dar mayores facilidades al cambio de correspondencia.

El servicio postal se haría mas espedito si, por ejemplo, la Direccion se hallara revestida de mas ámplias facultades que las que posee en la actualidad. Pudiendo conceder licencia a los empleados hasta por un mes, parece lójico que le fuera dado tambien nombrar reemplazante por el mismo tiempo

El nombramiento de comisionados de estafeta podria tambien hacerse por la Direccion.

La distribucion i espendio de estampillas de franqueo i de sobres timbrados deberia estar a cargo del Correo con preferencia al Estanco. La provision necesaria de cada oficina se haria así con mas oportunidad por el primero, i tomando en consideracion la existencia, se evitaria que ella se agotara ántes de hacerse un nuevo pedido, lo que ya ha ocurrido.

El rendimiento de cuentas en períodos demasiado largos dificulta la fiscalizacion de las operaciones de las oficinas.

La entrega de la correspondencia, prévia formacion de listas, ofrece dificultades susceptibles de salvarse con el empleo de otro sistema.

La falta de sancion de algunas disposiciones induce a que no se las respete como es debido. Asi, por ejemplo, el artículo 169 prescribe que los capitanes de buques no admitan comunicaciones que no hayan sido préviamente depositadas en nuestras oficinas, i sin embargo se cometen a este respecto frecuentes abusos que la Direccion no ha podido cortar de una manera absoluta.

Las indicadas, i varias otras útiles reformas podrian introducirse en la Ordenanza de 22 de febrero de 1858, i para llevarlas a cabo convendria recabar del Congreso la competente autorizacion.

Tambien se presta a una modificacion ventajosa a los intereses fiscales la lei de portes dictada el 19 de noviembre de 1874.

Digitized by Google

El artículo 3º de dicha lei es susceptible de una modificacion provechosa por su uniformidad i por sus resultados económicos, que se obtendrian fijando a las cartas que se cambian entre dos puntos cualesquiera de la República un porte de cinco centavos por cada quince gramos o fraccion, esto es, adoptando una regla análoga a la que contiene el artículo 5º

El artículo 4º establece una reduccion de porte a favor de las cartas que se dirijen de un lugar a otro dentro de un departamento, que no es bastante justificada, a mi modo de ver. El privilejio a que me refiero parece que debiera acordarse únicamente a la correspondencia urbana.

El porte de la correspondencia epistolar destinada al estranjero, de que trata el artículo 5º, es susceptible de algun aumento, si se atiende, entre otras razones, a que muchos de los paises con quienes estamos en inmediato contacto, perciben por la correspondencia destinada a Chile derechos de franqueo tres o cuatro veces mayores que lo que nosotros cobramos.

No se encuentra bastante justificada tampoco la exencion de porte que concede el art. 8º a los primeros cincuenta gramos de peso de los impresos a que se refiere su inciso 3º ¿Por qué razon ha de circular libre de porte un folleto, por ejemplo, que no alcanza a pesar cincuenta gramos i ha de pagar dos centavos otro que pesa un gramo mas? Si esta clase de publicaciones han de estar sujetas a un impuesto, la escepcion que se funda en su poco peso no es admisible, desde que, por reducido que sea éste, siempre impone gastos de conduccion Creo, pues, que debiera fijarse a los primeros cincuenta gramos el mismo porte que se aplica a las unidades siguientes, es decir, un centavo.

Encuentro sumamente reducido el precio de franqueo que pagan los epedientes judiciales de que se trata en el inciso 5º del mismo artículo.

«Los espedientes judiciales, dice este inciso, pagarán hasta cien gramos, 15 centavos. Los que excedan de ese peso, 2 centavos por cada cincuenta gramos o fraccion de exceso.» Ahora bien: en cien gramos de peso caben 16 hojas de papel sellado, que equivalen a siete cartas comunes, a las cuales corresponde un parte de 35 centavos.

¿I qué consideraciones pueden existir para que se haya concedido a los espedientes un porte que no guarda relacion con el que se aplica a la correspondencia epistolar? Bueno es que se procure minorar los gastos judiciales; pero parece razonable que nó en el Correo, que presta un servicio tan positivo, sino que en otra parte debiera bus-

Digitized by Google

carse la reduccion. Lo equitativo es que los espedientes, como los demas objetos que se confían al Correo, se hallen sujetos a un derecho de franqueo en armonía con el costo que demanda su trasporte.

Sin pretender, no obstante, equiparar los espedientes a las cartas comunes, como sucedia en la antigua tarifa, seria equitativo que se les impusiera un porte de 10 centavos por cada cincuenta gramos.

Así, un espediente de cien hojas produciría $ 1 30 centavos, miéntras que por la tarifa vijente produce solo 37 centavos, i por la anterior pagaba $ 4.46 centavos.

La disposicion del artículo 12 que designa las autoridades i funcionarios públicos cuya correspondencia debe circular libre de porte, es ocasionada a infinidad de abusos mui difíciles de perseguir i que menoscaban considerablemente las entradas del Correo. Segun lo acordado en la Convencion Universal de Paris i segun tiene lugar en las naciones en que el Correo se halla mejor organizado, solo goza de exencion de porte la correspondencia relativa al servicio postal.

La misma lei es todavia susceptible de otras reformas de menor importancia.

Arreglado el servicio postal interior de una manera tan satisfactoria como lo permiten los recursos de que es dado disponer, la Direccion viene ocupándose de tiempo atras en organizar, o mas propiamente en cimentar sobre bases sólidas el cambio de correspondencia con las naciones estranjeras.

Hasta aquí las convenciones que ha celebrado Chile han sido en escaso número, i esceptuando la que nos une a Alemania, adolecen todas ellas de tantas imperfecciones que apénas contienen una que otra regla jeneral, limitándose a prescribir el libre curso de la correspondencia en los paises de su destino, pero desatendiendo toda formalidad relativa a los procedimientos propios del Correo.

Con el propósito, pues, de salvar los tropiezos que ocasiona la falta de arreglos adecuados i organizar con regularidad el cambio de correspondencia estranjera, la Direccion ha hecho un prolijo estudio de la Convencion Postal celebrada en Berna en 1874 entre un gran número de las naciones mas adelantadas; i habiéndose suscitado dificultades para adherir a ella en tiempo oportuno, se comunicaron mas tarde las instrucciones necesarias al Ministro Plenipotenciario de Chile en Francia e Inglaterra para que representase a nuestro pais en el Congreso Postal, que reunido en Paris en mayo de 1878, se ocupó de revisar el Pacto de Berna.

El Plenipotenciario chileno asistió a las sesiones de esa Asamblea; pero no firmó la Convencion relativa al cambio de correspondencia

Digitized by Google

UNIV. OF CALIFORNIA

internacional, que fué uno de los importantísimos trabajos que realizó aquella, por haberse fijado portes bastante reducidos i que no guardaban armonía con los gastos que nos orijinaria la conduccion de las malas. Esta circunstancia indujo a ese funcionario a dirijir una consulta a nuestro Gobierno, el cual, deseoso por una parte de poner fin a las irregularidades de que adolece el servicio esterior, i teniendo mui en cuenta, por otra, el prestijio de nuestro pais, al que de ninguna manera podia convenir permanecer apartadó de las estrechas relaciones que establece la Convencion Universal de Paris entre las treinta i tantas de las mas civilizadas naciones que, despues de detenidos estudios, han concurrido a celebrarla, impartió la órden de que se procediera a jestionar la incorporacion de Chile. Solicitada ésta i obtenida fácilmente, debió comenzarse a obrar con arreglo a las prescripciones de dicho Tratado desde el 1.° de abril último. Sin embargo, no habiendo recaido oportunamente sobre éste la aprobacion del Cuerpo Lejislativo, fué indispensable solicitar de nuevo el aplazamiento de nuestra adhesion, la que se acordó indefinidamente.

A mi modo de ver, tanto porque hasta cierto punto se encuentra comprometida la seriedad de nuestros procedimientos, que no puede haber dejado de sufrir con la variacion de determinaciones que ha tenido lugar, como por la necesidad absoluta de poner fin al desórden en que subsiste el cambio de correspondencia estranjera, es de suma conveniencia someter a la brevedad posible a la aprobacion del Congreso la adhesion de Chile al Tratado Postal de Paris.

A este fin es asimismo urjente celebrar los contratos indispensables para el trasporte de la correspondencia.

Sobre este particular, la Direccion ha trabajado desde hace tiempo por llegar a un acuerdo con la Compañía inglesa de vapores del Pacífico. Al efecto, han tenido lugar varias conferencias con el respectivo ajente, tanto en Santiago como en Valparaiso; se han cambiado numerosas comunicaciones, i presentádose diversos proyectos de convenio por una i otra parte. Desgraciadamente todo ha sido inútil hasta ahora, a causa de exijir la Compañía inglesa precios que la Direccion considera exorbitantes.

Tendentes al mismo objeto se han dado instrucciones al Representante de Chile en Francia e Inglaterra para que trate de celebrar iguales contratos con los Directores de las Compañías de vapores que navegan entre ciertos puertos europeos i el de Colon, de la misma manera que a los respetivos Cónsules chilenos residentes en el último puerto i en Panamá, relativamente al tránsito del istmo i a la conduccion de correspondencia hasta California, en el Pacífico, i

Digitized by Google

a Venezuela, las Antillas, Méjico, Estados Unidos de Norte América, etc., en el Atlántico.

Creyendo no solo útil sino de absoluta necesidad que Chile entre a formar parte cuanto ántes de la Union Universal de Correos, he considerado oportuno incluir entre los documentos que se agregan a este informe una traduccion de la Convencion de Paris de 1º de junio de 1878 i del Reglamento anexo, a fin de que desde luego se ocupen de su estudio los Administradores de Correos i tengan tiempo de hacer a la Direccion las consultas a que darán lugar, tanto los procedimientos enteramente distintos a los que se observan entre nosotros, que se consultan en aquellos documentos, como la difícil intelijencia de muchas de sus disposiciones.

La movilizacion de pequeños valores por medio de los jiros postales ha sido un poco mas reducida en el año anterior, comparado con el de 1877. La suma emitida en el primero llegó a $ 838,021 60 centavos, miéntras que en el último fué de 912,971 60, es decir, 74,950 pesos mas.

Con esta sola escepcion, motivada sin duda por el menoscabo de los haberes particulares, la institucion a que me refiero há tenido un desarrollo progresivo desde que fué fundada, lo que comprueba manifiestamente la positiva utilidad de los servicios que presta.

La Direccion ha dedicado a este ramo una asidua atencion a fin de consolidar su existencia, cortando los abusos i entorpecimientos que se han notado en su marcha.

Con tal objeto, a fines de 1877 se procedió a la reforma del Reglamento dictado el 19 de diciembre de 1869, teniendo mui en mira aplicar un conveniente remedio a las irregularidades a que podia dar lugar la falta de una fiscalizacion mas estrecha i mas activa de parte de las oficinas llamadas a intervenir i vijilar las operaciones de dicho servicio.

Las medidas adoptadas han sido bastante eficaces, desde que en el trascurso de cerca de dos años que tiene de vijencia el nuevo Reglamento, no ha habido lugar a que se observen procedimientos irregulares.

Sin embargo, sea a causa de tomarse datos poco exactos, o por no estudiarse el asunto con la detencion necesaria, los jiros postales han sufrido mas de un ataque i ha faltado bien poco para que se concluya con ellos.

Las objeciones desfavorables que se han hecho a su respecto son las siguientes:

1.ª El fuerte gasto que orijinan al Estado;

Digitized by Google

2.ª Las sustracciones que se han verificado, i

3.ª Que su mantenimiento exije el destino de crecidos fondos públicos, calculándose en 90,000 pesos la suma a que ascienden éstos.

La primera objecion es bien insignificante al lado de las facilidades que prestan los jiros postales a la movilizacion de pequeños valores i de la notable seguridad que dan al cambio de la correspondencia. Antes de su establecimiento era demasiado frecuente la pérdida de comunicaciones, motivada por el envío de billetes de banco dentro de las cartas. Los jiros postales han hecho desaparecer ese peligro i en la actualidad son bien pocos los reclamos que se dirijen por estravíos. I este resultado obtenido aquí es el mismo que se ha alcanzado en varios otros paises, en que se ha apelado al recurso de crear ese medio de movilizacion de valores, precisamente con el fin de evitar la sustraccion de correspondencia.

Ademas, el gravámen que impone este ramo del servicio no es importante: los gastos ascienden en su totalidad a 7,500 pesos, de cuya cantidad se invierten 6,500 pesos en sueldos de empleados i 1,000 pesos en impresiones. Entre tanto, las entradas alcanzan casi a la misma suma, puesto que percibe el Estado 3,000 pesos por derechos de emision i 4,000 mas por valor de la correspondencia a que los jiros dan lugar.

¿Puede ahora la diferencia en contra, de solo quinientos pesos, constituir un antecedente fundado para concluir con una institucion que reporta tan marcados beneficios?

Asimismo no es razonable fundar un argumento contrario a la existencia de los jiros postales en el hecho de haber dado lugar a fraudes, ya porque éstos, con escepcion de un solo caso, no se han verificado en las Administraciones de correos, ya porque la determinacion de concluir con ellos, como un medio para cortar los abusos. conduciria tambien, procediendo lójicamente, a la supresion de todas las oficinas en que se administran rentas del Estado o de los particulares, en las cuales es posible que se verifiquen sustracciones.

Por otra parte, los abusos pueden impedirse de otra manera, i como lo he manifestado, creo que se evitarán en cuanto humanamente es posible con las esquisitas i estudiadas precauciones que al efecto se han adoptado en el nuevo reglamento.

No es exacto tampoco que el erario nacional anticipe o tenga destinada una fuerte cantidad a facilitar el movimiento de los jiros postales.

Desde luego, el servicio de este ramo se ejecuta en la actualidad por solo catorce Administraciones de correos i por cuarenta i siete oficinas de hacienda, que se cargan de las entradas por emision i atien-

Digitized by Google

den a los pagos de letras de la misma manera que ejecutan los demas gastos que les conciernen como tales.

En seguida, el balance jeneral correspondiente a 1877 suministra el siguiente dato: que la cantidad facilitada por el erario nacional a las Administraciones de correos para atender al pago de jiros ascendió a 451,062 pesos 1 centavo, i la suma que las últimas entregaran en Arcas Fiscales, como fondos sobrantes, llegó a 461,900 pesos 91 centavos, esto es, 10,928 pesos 90 centavos mas que lo recibido de Tesorería, diferencia esta última que unida a la existencia de 2,463 pesos 89 centavos que quedó en las oficinas de correos, pertenece indudablemente en gran parte al público; i la razon es clara desde que el pago de letras se verifica en todo caso con dias i a veces con meses de posterioridad a la fecha en que han sido emitidas. De aquí resulta que el erario nacional es deudor al público, en vez de ser su acreedor; esto es, lo contrario de lo que se ha sostenido.

No creo, pues, que exista ninguna buena razon para suprimir un servicio de reconocidísima utilidad. Léjos de eso, juzgo mas conveniente que se propenda a su desarrollo, estableciéndolo en muchos pueblos que carecen de él.

Siendo bien variada la naturaleza de los trabajos que exije el servicio postal, la Direccion, pendiente de todos los detalles, ha adoptado las medidas i dictado las instrucciones conducentes a producir la regularidad mas perfecta posible, atendidos los elementos i recursos de que es dado disponer. Desgraciadamente parece que hubiera un interes especial, lo que es bien desalentador, en desconocer sus tareas i esfuerzos, talvez porque ellos se realizan sin bulla ni aparato o quizas porque se les mira desde una gran distancia.

En el año último, la Direccion ha dirijido a los Ministerios del Interior, Relaciones Esteriores i Hacienda, 270 notas i 824 informes que han requerido la solucion de diversos negocios; a los Administradores del ramo 4,071 comunicaciones, 33 circulares i un gran número de cartas; a los Directores de correos de naciones estranjeras i a otros funcionarios, 206 notas. Se han dictado ademas 278 decretos, providencias, etc.

La seccion de jiros postales ha examinado 744 cuentas i la de contabilidad de correos 1,136; i una i otra han tomado los minuciosos datos que requiere la formacion de los cuadros estadísticos relativos al movimiento de correspondencia i de valores movilizados que se acompañan a este informe.

Digitized by Google

De ninguna importancia son indudablemente estos pormenores, pero ellos concurren a comprobar la laboriosidad i contraccion que demanda el servicio de correos.

Dios guarde a US.

R. L. Irarrázabal

Al señor Ministro del Interior.

Digitized by Google

Digitized by Google

Memoria del Director jeneral de Telégrafos.

DIRECCION JENERAL DE TELÉGRAFOS DE CHILE.

Santiago, mayo 14 *de* 1879.

Señor Ministro:

Cumpliendo con el inciso 9.° del art. 11 del Reglamento del ramo, tengo el honor de pasar a manos de US. la Memoria que la citada disposicion me ordena.

LÍNEAS.

Cumpliendo las órdenes del antecesor de US., ordenó esta Direccion la reparacion de las líneas telegráficas del Estado al norte i sur, a fin de que pudiesen ellas servir de una manera permanente a las exijencias i necesidades que el pais i el Supremo Gobierno demandaban.

Los sub-inspectores de las secciones en que está dividida la red telegráfica, recibieron, a este respecto, las correspondientes órdenes, i el servicio constante que dia i noche han prestado las líneas, prueba una vez mas, no solo su importancia sino la oportunidad de las reparaciones ordenadas, reparaciones que se continúan haciendo a fin de asegurar las líneas de los siniestros por temporales i crece de rios. Al efecto, he demandado constantemente se coloquen pilotes de rieles en todos los rios i esteros de Santiago a Angol, pilotes absolutamente indispensables para evitar los siniestros que los aluviones han causado i continuan causando por no haberse llenado esta necesidad.

Por decreto supremo fecha 23 de marzo de 1878, el Supremo Gobierno mandó pedir propuestas para la construccion de una línea telegráfica al servicio del ferrocarril entre Curicó, Talcahuano i An-

Digitized by Google

gol, i para la traslacion de las líneas al servicio del público al trayecto del citado ferrocarril.

Dicho trabajo, de vital importancia para ambas empresas, fué contratado por decreto supremo fecha 5 de junio del año próximo pasado con don Antonio José Fernandez Polloni, por la cantidad de *trece mil ochocientos pesos*, suma inferior a la presupuestada por el supremo gobierno, en *cuatrocientos sesenta i seis pesos*, pues el presupuesto formado ascendió a la cantidad de catorce mil doscientos sesenta i seis pesos.

El contratista aludido dió principio a los trabajos tan pronto como la empresa del ferrocarril de Maule, Talcahuano i Angol puso a su disposicion los materiales telegráficos que tenia con tal objeto, A la fecha esos trabajos se encuentran al sur del Parral, i su ejecucion habria sido mas lijera si el contratista aludido no hubiese tenido que luchar con los mil obstáculos que se le han presentado para su ejecucion, obstáculos que esta Direccion ha hecho conocer oportunamente al ministerio de US.

El contratista citado en notas que pasó a esta Direccion i que han sido elevadas al Supremo Gobierno, ha exijido hasta el cansancio la colocacion de los pilotes a que ya me he referido, designando los rios i esteros en que debian colocarse, i no habiéndose cumplido hasta ahora por los señores Superintendentes del ferrocarril del sur las órdenes supremas a este respecto, ha declinado su responsabilidad respecto a los siniestros que en el temporal del presente año se han hecho sentir por la no colocacion de los pilotes ya mencionados.

El ramal a Petorca ha sido reconstruido de una manera sólida, i sus servicios no se ha interrumpido un solo momento, lo que prueba que el trabajo se ejecutó debidamente.

Tambien se ha colocado la doble vía paralela al ferrocarril entre San Felipe i los Andes, sirviendo una de las líneas a la empresa férrea i la otra a la oficina dependiente de esta Direccion al servicio del público. Los materiales i gastos de construccion de la línea para la empresa férrea, se han hecho esclusivamente con fondos destinados a las líneas del Estado.

De la oficina de Limache a la de Valparaiso se han colocado ya ciento i tantos postes de fierro núm. 5 i los aisladoees correspondientes, no solo para las tres líneas del ferrocarril i del Estado, sino que al ordenar este trabajo, la Direccion ha tenido en mira facilitar entre ambas plazas la comunicacion telegráfica, razon que obligó al Supremo Gobierno a ordenar la creacion de una oficina telegráfica en el barrio del Almendral de la ciudad i puerto de Valparaiso, cuyos resultados han sido i continuan siendo favorables, i lo serán

Digitized by Google

aun mas, una vez que llegue el alambre pedido a Europa, que debe establecer la comunicacion directa de la citada nueva línea, entre Valparaiso i la oficina de traspaso de Calera. Esta mejora tiene tambien la ventaja de consolidar mas i mas las líneas entre Valparaiso i Santiago, cuya importancia es incuestionable.

La Direccion se propone continuar ir poco a poco intercalando postes de fierro en las líneas de Santiago a Valparaiso.

Con los materiales que habia destinado la Direccion para construir la doble vía entre Vallenar i Carrizal Alto i a mas con los comprados a la empresa del ferrocarril de Coquimbo, se construyó la línea de la Serena a Vicuña, ordenada por el Supremo Gobierno. Es, pues, necesario proporcionarse los materiales con que debe llevarse a cabo tan importante obra, mejorando por este medio la comunicacion con el norte, en cuyo caso quedarán como ramales las oficinas de Carrizal Bajo, Freirina i Huasco, de poca importancia mercantil, i que no deben estar en la línea central como hoi lo están, dificultando la buena comunicacion.

Al llevar a cabo esta obra, es indispensable tambien renovar gran parte del material de estos ramales, principalmente en postes i aisladores. La Direccion cree que todo gasto que el Estado haga en mantener líneas en buenas condiciones es realmente una economía, pues, tener parodias de líneas telegráficas, es malgastar anualmente los fondos que se invierten en reparaciones.

En el ramal a Melipilla se han hecho útiles trabajos que pondrán a salvo esta línea de los vehículos, pues frente a cada uno de los postes de la línea, que estaban espuestos a ser destrozados por las carretas, se ha colocado un trozo de riel que los ponga en seguridad. En la parte del rio del norte, o sea en su cauce, se han colocado cuatro postes de rieles i sobre éstos los de madera, i hecho los trabajos que aseguren la permanencia de la línea aun en las grandes creces del mencionado rio.

En el trayecto comprendido entre esta ciudad i Curicó, es menester cambiar a lo menos mil aisladores, entre intermedios i tensores; pues la parte de porcelana de los de fierro está en gran parte destruida, lo que produce mala aislacion, especialmente en los dias de lluvias, llevando a la tierra su corriente de derivacion.

Esta necesidad ha sido sentida, no solo por esta Direccion en el servicio de las líneas, sino tambien por el celoso Superintendente señor don José Miguel Ureta, quien ha demandado a la Direccion los aisladores que deben cambiarse i quinientos postes, único material que la Direccion ha podido poner a su disposicion, comprándolos en el norte o sur. Cree la Direccion que aún necesitará mayor número

Digitized by Google

de postes para la reparacion de las líneas del citado trayecto, a fin de evitar las constantes uniones de las líneas, i al efecto ha ofrecido al citado Superintendente, algunos postes de fierro para que sean colocados en los lugares pantanosos.

A consecuencia de los aluviones del año próximo pasado, es decir, los que tuvieron lugar a fines del citado año, fué necesario hacer sérias reparaciones en la línea que atraviesa el Bio-bio frente a Concepcion. Con ellas no se han prevenido de una manera permanente iguales siniestros; pero por ahora bastarán para garantir la comunicacion, salvo casos fortuitos i grandes creces.

Para asegurar las líneas en el Bio-Bio, es necesario la colocacion de un cable subterráneo, cuyo costo, hasta dejarlo colocado, no pasará de tres mil quinientos a cuatro mil pesos, segun la clase de cable que se emplee. Este gasto parecerá exajerado, pero no lo es si se atiende a que las reparaciones anuales, de ocho años atrás, en el citado rio, han demandado gastos que han exedido en una cantidad muchísimo mayor a la presupuestada.

Bajo la direccion del señor comandante de zapadores i en virtud de órdenes supremas para llenar las justas exijencias del señor Jeneral en jefe del ejército de la frontera i seguridad de sus fuertes, se ha construido una línea de *treinta i dos kilómetros* entre Lumaco i el nuevo fuerte de Traiguen, habiendo proporcionado la Direccion los materiales necesarios para la obra. Dicha línea se ha estendido últimamente hasta el fuerte de Adencul. Por consiguiente, ha sido necesario instalar dos nuevas oficinas: la de Traiguen ya está en servicio; la otra lo estará pronto, si llegan los aparatos pedidos a Europa.

El servicio eléctrico se ha hecho con una regularidad tal que exede con mucho a lo que podia esperarse, vista la carencia de los útiles necesarios, no solo para las reparaciones de las líneas i mejoramiento de los aparatos de las oficinas, sino tambien de los necesarios a la esplotacion del ramo.

Por el cuadro que acompaño, signado A, verá US. la estension de las líneas telegráficas, sin incluir en dicho estado las líneas al servicio de los ferrocarriles, construidas muchas de ellas con fondos esclusivamente pertenecientes al ramo, como tambien la Direccion hace los gastos de reparaciones i conservaciones de todas ellas, lo que por cierto constituye un mayor gasto que deberia imputarse a los ferrocarriles del Estado del norte i sur, disminuyendo, por consecuencia, el presupuesto del ramo de telégrafos.

Digitized by Google

UTILES.

La Direccion pidió al supremo gobierno se encargasen a Europa los útiles que las líneas telegráficas del Estado demandaban para su servicio en el corriente año. Hace ocho meses que el señor ex-ministro, don Vicente Reyes, los pidió a las casas vendedoras por conducto de nuestro ministro en Francia, i aun no llega el citado pedido, lo que ha obligado a esta Direccion, como he tenido el honor de hacerlo presente a ese ministerio en diversas notas, a comprar cuanto se ha encontrado en las plazas de Chile, i a pedir á préstamo a las empresas de ferrocarriles i líneas telegráficas de particulares.

Como es posible se repitan iguales faltas, la Direccion se permite llamar la atencion del supremo gobierno a este respecto, pues no está distante que tenga que cesar el servicio telegráfico por demoras de tal naturaleza, ya que en Chile no se encuentran muchos de los útiles, que es por lo mismo indispensable pedir oportunamente a Europa para que tambien la Direccion pueda oportunamente proveer a todas las oficinas del Estado a fin de cada año, es decir, en noviembre o diciembre, para llenar las necesidades del año subsiguiente.

Por el número de postes i aisladores que tienen las líneas del Estado de norte a sur i sus ramales, verá US. la necesidad que hai de renovar anualmente, al ménos, en un diez por ciento dichos materiales, cálculo que las empresas de ferrocarriles hacen para la renovacion de los durmientes, lo que prueba que es diminuto dicho cálculo tratándose de postes i aisladores, en su mayor parte malos, por las razones de economía, tratándose de una empresa tan importante como el telégrafo. Dichas economías no son efectivas:

1.° Por las reparaciones constantes que es necesario hacer en las líneas;

2.° Porque cada siniestro en ellas, representa una pérdida efectiva para el Erario, para el comercio i para el público en jeneral i a más el correspondiente desprestijio del ramo.

Las economías en el ramo de telégrafos i probablemente en todos los ramos del servicio público, se han ido haciendo año por año i en los tres años últimos de una manera tal que siguiendo en este camino el servicio telegráfico, si no se hace inútil su importancia, decaerá de una manera vergonzosa.

En los presupuestos del año próximo pasado, despues de haberse hecho en ellos todas las economías posibles, la lejislatura rebajó la suma de *cuatro mil quinientos quince pesos ochenta i cinco centavos*, lo que no tenia razon de ser i ha hecho necesario abstenerse de ejecutar mejoras de vital importancia al buen servicio, i de comprar a seis

Digitized by Google

meses plazo dos mil postes a la casa de Andrade de Valparaíso, etc.

En los presupuestos de que he hecho mencion, se consultó únicamente el *tres por ciento* para renovacion de postes i aisladores, lo que no tiene nombre, tanto mas si se atiende a los materiales que se han empleado constantemente en las líneas siempre por razon de economía; es decir, materiales a bajo precio, que con la frecuencia de los años lluviosos han tenido que ser renovados año a año para atender a las necesidades que el servicio demanda de ellas constantemente, i en la actualidad tanto mas exijente i apremiante, tratándose de la honra de Chile, en momentos tan supremos para el pais i para las líneas telegráficas al norte i sur, que han estado i contiuúan sirviendo dia i noche los intereses públicos i privados de Chile de una manera perfectamente correcta.

Las economías de que he hecho mérito no pueden justificarse porque no lo son, i es necesario o que existan líneas en las condiciones científicas i sólidas en que lo están en las repúblicas vecinas, o no tienen razon de existir si el Estado no provee de los elementos indispensables al buen servicio de ellas.

Si los Presupuestos, año por año han aumentado, no es porque sus gastos de conservacion i esplotaclon se hayan hecho mas gravosos sino porque año a año se han estendido nuevos alambres i creado nuevas oficinas; así como tambien año a año se han rebajado los gastos de conservacion i esplotacion, ya por las mejoras realizadas, ya porque se ha conseguido que varios artículos de gran valor que ántes se pedian a Europa se trabajen en Chile, con economía, como los cilindros, tinta para las máquinas, impresiones, aparatos telegráficos, que actualmente hai quien los fabrique en Chile, ya en fin porque el rigoroso exámen i economía de lo que cada oficina consume, ha podido dar a la Direccion el conocimiento perfecto de lo que cada oficina puede necesitar i deba remitírsele, en vista de los inventarios de cada una de ellas i de la existencia que queda en cada año.

Esta medida, no solo produce economías, sino que ha desarrollado en el pais nuevas i útiles industrias.

OFICINAS.

Durante el año de que doi cuenta, se han abierto al servicio público las oficinas de Vicuña, Andes, Almendral, (Valparaiso) Traiguen, i está próxima a instalarse la de Adencul.

A mediados del presente año se instalaran las oficinas de Chañaral, Pan de Azúcar, Taltal, Paposo, Blanco Encalada, el Cobre i Antofagasta.

Existen ademas al servicio público, en el Litoral, las oficinas de

Digitized by Google

Antofagasta, Cármen Alto i Caracoles i pronto lo estará la de Mejillones.

Tanto para la construccion de las líneas existentes en el Litoral, de que he hecho mérito, como para las que se construyen a los puertos indicados ya, la Direccion ha dado el material con que se han construido i se construyen, comprando lo que faltaba i agotando por completo sus existencias, escepto en algunos postes de fierro que se distribuirán convenientemente al Norte i Sur de la República, para que sean colocados en lugares mas convenientes. Pero los fletes que habrá que pagar para hacer llegar dichos postes a sus destinos, son fuertes i convendria aprovechar, cuando sea posible, los buques del Estado que partan ya al Norte, ya al Sur, utilizando de esta manera los postes existentes con economía fiscal.

Para la construccion de la línea de Caldera a Antofagasta i conduccion de los materiales i víveres para los trabajadores, fletó la Direccion el buque *Adalguisa* que debe dejar en cada puerto los correspondientes materiales i trabajadores. Una vez concluidos esos trabajos, la Direccion pasará un suplemento al Presupuesto para el corriente año i para el próximo entrante, en que se consulten los gastos que las nuevas líneas i oficinas demandan, cumpliendo con la indicacion de US.

Por el cuadro adjunto, signado B, verá US. el número de oficinas i secciones en que actualmente está dividida la línea.

COMUNICACIONES.

En el estado que acompaño a US., signado C, encontrará el movimiento de telegramas i su valor durante el año de que se da cuenta.

Escuso llamar la atencion de US. hácia la inmensa comunicacion oficial, que apesar de las medidas dictadas por ese Ministerio con fecha 1º de mayo del año próximo pasado i 4 de enero del corriente año, continuó en aumento hasta el punto que era imposible llenar las necesidades del servicio particular, no solo por la inmensa comunicacion de las autoridades i demas oficinas i empleados que gozan de tal privilejio, sino porque interrumpian la comunicacion particular a cada momento i en todas las horas del dia, reclamando preferencia, lo que hacia se perdiese un tiempo precioso en las esclusiones i llamados a las oficinas tales o cuales.

La Direccion comprende que durante el corriente año el servicio oficial haya absorbido casi por completo las líneas, puesto que la honra del pais así lo demanda i no habrá un chileno que no comprenda la necesidad que hai de que las autoridades todas estén ins-

Digitized by Google

tantáneamente al habla con el Ejecutivo, en circunstancias tan solemnes. Pero, como dejo espuesto, el mal no es de hoi sino muī antiguo i crónico, i pasada la época porque atravesamos, convendria se dictaran medidas que pongan coto al indebido uso que se hace de las líneas telegráficas en perjuicio del fisco, del comercio i del público en jeneral.

Para llenar en parte las necesidades que las apremiantes i justas demandas del público imponian, el Supremo Gobierno ordenó se hiciese el servicio nocturno, es decir, que las oficinas telegráficas del Estado trabajasen las veinticuatro horas de cada dia, i aun así el servicio particular ha estado constantemente subordinado, como era iusto, al servicio oficial, razon por la cual las líneas no han podido servir a tantos cuantos demandaban sus servicios.

Las fundadas razones espuestas i la notable rebaja operada en la tarifa que rejia i rije para las comunicaciones telegráficas dictadas con fecha 1º de mayo i diciembre 30 de 1878, han sido el verdadero oríjen de la disminucion que se observa en las entradas del ramo. A mi juicio creo que esta disminucion está suficientemente compensada con los importantes i oportunos servicios que las líneas han prestado al pais.

LÍNEAS AL SUR EN CONSTRUCCION.

En los momentos de enviar esta Memoria al Ministerio de US., el contratista señor Antonio José Fernandez P., consulta a la Direccion si acepta o nó la indicacion que el injeniero señor Poisson le ha hecho, i que consiste en colocar las líneas en los machones de los puentes que atraviesan los rios i esteros en vez de colocar pilotes en ellos. La Direccion ha aceptado dicha indicacion en acatamiento a los conocimientos profesionales del injeniero ya citado i a las seguridades que dá de que las líneas quedarán aun mas sólidas i con menor gasto que colocándolas en pilotes.

Me hago un deber de llamar la atencion de US. al cuerpo de empleados subalternos del ramo de telégrafos. No es posible que personas intelijentes, honorables, que a mas rinden fianza para prestar sus servicios i responder por su buen desempeño, que trabajan doce, dieziseis i mas horas diarias, i otros velan noche a noche, puedan permanecer en sus destinos el tiempo necesario para alcanzar un regular porvenir, pues que la mayor parte de las rentas de que gozan apénas les dá para llenar pobremente sus necesidades desde que muchos tienen que pagar la pieza que habitan i vivir alejados de sus familias, lo que dificulta mas i mas que se mantengan buenos servidores en sus puestos, buscando en otras ocupaciones el porvenir que les niega el ramo.—Dios guarde a US,—Ramon Vial.

Al señor Ministro del Interior.

Digitized by Google

Anexo A.

LONJITUD de las líneas telegráficas del Estado en 1879.

NOMBRES DE OFICINAS.	DISTANCIA INTERMEDIA. Kilómetros.	DISTANCIA TOTAL. Kilómetros.	LONJITUD DE ALAMBRES. Kilómetros.
De Caldera a.....	.....	.....	.....
» Copiapó a.....	81	81	81
» Chañarcillo a.....	81	162	162
» Carrizal Alto a.....	55	217	217
» Carrizal Bajo a.....	36	253	253
» Huasco a.....	81	334	334
» Freirina a.....	18	352	370
» Vallenar a.....	45	397	442
» Higuera a.....	179	576	755
» Totoralillo a.....	18	594	773
» Higuera a	.....	.....	.....
» Serena a.....	81	675	935
» Vicuña a.....	70	745	1,005
» Serena a.....	.....	.....	.....
» Coquimbo a.....	12	757	1,029
» Tamaya a.....	100	857	1,229
» Ovalle a.....	13	870	1,242
» Illapel a.....	140	1,010	1,522
» Salamanca a.....	36	1,046	1,558
» Illapel a.....	.....	.....	.....
» Vilos a.....	54	1,100	1,666
» Quilimari a.....	38	1,138	1,742
» Ligua a.....	63	1,201	1,868
» Petorca a.....	60	1,261	1,928
» Ligua a.....	.....	.....	.....
» Calera a.....	53	1,314	2,034
» Quillota a.....	12	1,326	2,058
» Limache a.....	25	1,351	2,108
» Valparaiso a.....	46	1,397	2,200
» Calera a.....	.....	.....	.....
» San Felipe a.....	52	1,449	2,252
» Andes a.....	17	1,466	2,269
» Calera a.....	126	1,592	2,521
» Santiago a Melipilla.....	66	1,658	2,587
» Santiago a Rancagua.....	84	1,742	2,755
» Rancagua a.....	.....	.....	.....
» Rengo a.....	31	1,773	2,817
» San Fernando a.....	25	1,798	2,867
» Palmilla a.....	43	1,841	2,910
» San Fernando a.....	.....	.....	.....

Digitized by Google

NOMBRES DE OFICINAS.	DISTANCIA INTERMEDIA. Kilómetros.	LONJITUD DE ALAMBRES. Kilómetros.	DISTANCIA TOTAL. Kilómetros.
De Curicó a.....	52	1,893	3,014
» Molina a.....	20	1,913	3,054
» Talca a.....	54	1,967	3,162
» Constitucion a.....	135	2,102	3,297
» Talca a	.....	.....	.....
» San Javier a.....	21	2,123	3,339
» Linares a.....	33	2,156	3,405
» Parral a.....	42	2,198	3,489
» Cauquenes a	49	2,247	3,587
» Quirihue a.....	54	2,301	3,695
» Parral a.....	.....	.....	.....
» San Cárlos.....	36	2,337	3,767
» Chillan a.....	25	2,362	3,817
» Tomé a.....	90	2,452	3,997
» Concepcion a.....	25	1,477	4,047
» Talcahuano a	18	2,495	4,065
» Concepcion a.....	.....	.....	.....
» Coronel a.....	40	2,535	4,105
» Lota a.....	14	2,549	4,119
» Arauco a.....	40	2,589	4,159
» Lebu a.....	90	2,679	4,249
» Cañete a.....	54	2,733	4,303
» Concepcion a.....	.....	.....	.....
» San Rosendo a.....	71	2,804	4,374
» Nacimiento a.....	40	2,844	4,414
» Angol a.....	52	2,896	4,466
» Sauces a.....	31	2,927	4,497
» Lumaco a.....	36	2,963	4,533
» Angol a.....	.....	.....	.....
» Chiguaihue a.....	13	2,976	4,546
» Collipulli a.....	14	2,990	4,560
» Curaco a.....	9	2,999	4,569
» Collipulli a.....	.....	.....	.....
» Mulchen a.....	56	3,055	4,625
» Anjeles a.....	55	3,110	4,680
» Lumaco a	.....	.....	.....
» Traiguen	31	3,141	4,711
Ramal de la Calera a Valparaiso.....	70	.....	4,781
Líneas de los ferrocarriles del Estado...	742	.....	5,523

Santiago, mayo 12 de 1879.

FERNANDO CABRERA G.
Jefe de líneas i oficinas.

Digitized by Google

Anexo B.

NÓMINA de las oficinas telegráficas del Estado i de las secciones en que están divididas.

PRIMERA SECCION.

Copiapó (Traspaso).	Caldera.
Chañarcillo.	

SEGUNDA SECCION.

Carrizal Bajo.	Freirina.
Carrizal Alto.	Vallenar (Traspaso).
Huasco.	

TERCERA SECCION.

Higuera.	Coquimbo.
Totoralillo.	Tamaya.
Serena (Traspaso).	Ovalle.
Vicuña.	

CUARTA SECCION.

Illapel (Traspaso).	Vilos.
Salamanca.	Quilimari.

QUINTA SECCION.

Petorca.	Valparaiso.
Ligua.	Almendral (sucursal de la anterior).
San Felipe.	
Andes.	Limache.
Calera (Traspaso).	Quillota.

SESTA SECCION.

Santiago.	Melipilla.
Moneda (para el servicio oficial).	Rancagua.

SÉTIMA SECCION.

Rengo.	Curicó.
San Fernando (Traspaso).	Molina.

Digitized by Google

OCTAVA SECCION.

Talca (Traspaso).	San Javier.
Constitucion.	Linares.

NOVENA SECCION.

Parral.	San Cárlos.
Cauquenes.	Chillan (Traspaso).
Quirihue.	

DÉCIMA SECCION.

Concepcion (Traspaso).	Talcahuano.

UNDÉCIMA SECCION.

San Rosendo.	Curaco.
Anjeles.	Mulchen.
Nacimiento.	Sauces.
Angol (Traspaso).	Lumaco.
Collipulli.	Traiguen.
Chiguaihue.	

DUODÉCIMA SECCION.

Coronel.	Lebu.
Lota.	Cañete.
Arauco (Traspaso).	

Santiago, mayo 14 de 1879.

Por el Inspector de líneas i oficinas.

ANDRES 2.° RAMIREZ.

Digitized by Google

Anexo C.

CUADRO que manifiesta el movimiento de la comunicacion telegráfica en el año de 1878.

COMUNICACION DE PAGO.

Se trasmitieron 158,399 telegramas con..... palabras, qne produjeron.....	2.873,439	$ 44.532 87

COMUNICACION OFICIAL.

Se trasmitieron 87,639 telegramas con..... palabras, que avaluadas a precio de tarifa importan.....	2.438,500	36,587 50

RESÚMEN.

Número de telegramas de pago i oficiales.....	246,038	
Id. de palabras id. id. id.....	5.311,939	
Valor total de ámbas comunicaciones.....		$ 81,120 37

Direccion Jeneral de Telégrafos.—Santiago, mayo 16 de 1879.

RAMON VIAL.

Digitized by Google

Digitized by Google

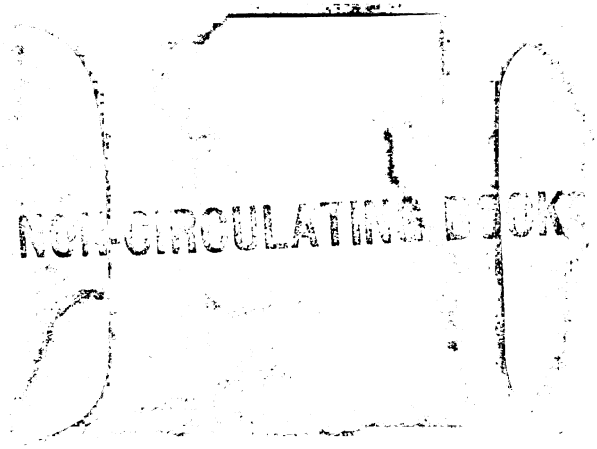
Digitized by Google

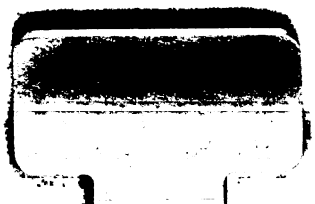
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

YC 36006





Digitized by Google

Digitized by Google